das AUTO MOTOR UND SPORT



TEST FIAT 600 MULTIPLA

DER MERCEDES 300 SLS

DIE SACKGASSE DER GANZ GESCHEITEN

HEFT 24

24. NOVEMBER 1956

POSTVERLAGSORT STUTTGART

DM 1.20





Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

300 SLS

In Ihrem Heft 22 auf Seite 32 zeigen Sie eine Fotografie mit der Unterschrift „Noch ein ziemlich nackter Erlkönig". Soweit ich sehen kann, handelt es sich wohl um einen 300 SL, der das Gehäuse zu Hause in der Garderobe vor lauter Eile vergessen hat, denn wie man auf dem Bilde sieht, hat der „Erlkönig" sogar Ölkühlung, Direkteinspritzung, Überdruck-Umlauf-Kühlung und Rohrrahmen. *J. Tietze, Nacka (Schweden)*

*

An seiner Nummer sollt Ihr ihn erkennen, den „ziemlich nackten Erlkönig" auf Seite 32 Ihres Heftes 22. Das amerikanische Magazin „Collier's" brachte in der Ausgabe vom 12. 10. 1956 einen Bildbericht über dieses Fahrzeug W 27 — 4603, welches da aber tadellos angezogen war.

Es handelt sich hierbei um die neueste Schöpfung von Mercedes-Benz, den 300 SLS, eine Kombination des 300 SL mit dem Mercedes-Rennwagen. Offiziell noch nicht enthüllt, finden zur Zeit ausgedehnte Probeläufe dieses bis jetzt einmalig existierenden, nur 84 cm hohen Roadsters statt, die sich bis in die italienischen Alpen hinziehen. Der Motor soll eine Leistung von 240 HP abgeben, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 150 mph (240 km/st) angegeben.

Offensichtlich ist der Wagen hauptsächlich für die Sportwagen-Enthusiasten in USA bestimmt, was man aus der Freigabe dieses Bildberichts in einer amerikanischen Zeitschrift schließen kann. Der Preis soll $ 8000 bis 10 000 betragen, die Produktion „sometime in '57" anlaufen. Warten wir ab! *Ing. Anton Meckl, Ingolstadt*

*

Mit großem Interesse las ich den Beitrag „Kleiner Weg über USA" in Heft 23. Als amerikanischer Soldat bin ich schon seit Wochen im Besitz der „Collier's" Illustrierten vom 12. Oktober 1956 und war dadurch schon längst unterrichtet vom Aussehen des 300 SLS. Als deutschsprechender, begeisterter Leser von AUTO, MOTOR und SPORT bedaure ich daher aufrichtig das Verhalten der Mercedes-Benz Presse-Abteilung. Geheimhaltung neuer Produktionsmodelle in allen Ehren. Was jedoch der breiten Masse in Amerika verkündet werden kann, dürfte wenigstens für die deutsche Fachpresse gut genug erscheinen.

Es dürfte Sie interessieren, daß der in sieben großen Farbbildern gezeigte, vollendet rassig erscheinende silberblaue 300 SLS die Lizenznummer W 27 — 4603 trägt. Das in Ihrem Heft 22 erschienene Bild auf Seite 32 mit der spaßigen Bemerkung: „. . . noch ziemlich nackter ‚Erlkönig'" trägt das gleiche Nummernschild. Bei genauerem Vergleich habe ich mit Erstaunen entdeckt, daß der nackte Erlkönig in der Tat ein ziemlich nackter 300 SLS ist.

Sgt. Harry C. Berner, Augsburg

Ein Chirurg war müde

(zu: Briefe an die Redaktion, Heft 22)

Der übermüdete Chirurg hat operiert, um ein Menschenleben zu retten, der übermüdete Kraftfahrer ist gefahren, um seinem Chef einen Hundertmarkschein mehr zu verdienen. Kein Unterschied?

Wilfried Senger, Lehrer, Elze (Hann.)

*

Schon die Frage „Wo liegt der Unterschied?" läßt erkennen, daß der Verfasser der betreffenden Leserzuschrift sich auch nicht annähernd ein Bild von der Tätigkeit eines Chirurgen machen kann, sonst wäre es wohl nicht zu der Frage nach dem Unterschied gekommen. Ein Berufskraftfahrer darf eine vorgeschriebene Zeit hinter dem Steuer nicht überschreiten, wie Herr Hartmann selbst feststellt. Ein Privatfahrer hat die Möglichkeit, bei Ermüdung zumindest eine Pause einzulegen. Dagegen wird ein Arzt und insbesondere ein Chirurg beispielsweise seine operative Tätigkeit nicht einstellen können, weil er übermüdet ist, obwohl ein eventuell neu eingelieferter Patient dringend operiert werden müßte. Niemand wird danach fragen, daß er und seine Hilfskräfte schon seit 7—8 Stunden im Operationssaal gestanden haben, was in einem Unfallkrankenhaus keine Seltenheit darstellt. Ein Arbeitssystem nach drei Schichten gibt es im ärztlichen Berufe nicht! Herr Hartmann möge sich vorstellen, er würde mit einer perforierten Appendicitis abends in ein Krankenhaus eingewiesen und der Chirurg lehnte die lebensrettende Operation ab, weil er und seine Assistenzärzte sowie Krankenschwestern bis zur Stunde nicht zur Ruhe gekommen seien und erst mal schlafen müßten! Ich glaube, wenn Herr Hartmann sich über diese von mir konstruierte Situation ernstlich Gedanken macht, wird er sich seine Frage „Wo liegt der Unterschied?" sicherlich — so hoffe ich — selbst beantworten können. *Dr. med. Werner Theis, Illingen/Saar*

Lichthupe

Was ist denn diese, meistens unnötige sowie sehr lästige Blenderei heutzutage auf der Autobahn? Die Lichthupe ist ein nützliches Ding, sie wird aber laufend mißbraucht, z. B. pflegen einige Fahrer den Bedienungshebel ständig zu gebrauchen, als ob sie hoffen, damit zwei Löcher in den Kofferraum des Vordermanns bohren zu können. So ist das Ding ein regelrechtes Spielzeug geworden und zeigt lediglich die Ungeduld des Hintermannes an. Immer wieder sind es die Unbeteiligten auf der entgegenliegenden Fahrbahn, die betroffen werden. Gewiß gibt es viel Trautchenfahrer auf unseren Straßen, die aus ihrem Schlummer geweckt werden müssen, aber mir scheint es höchste Zeit, daß unsere Lichthupenfanatiker etwas mehr Rücksicht nehmen. *Charles Chenery, Pfedelbach*

Molykote

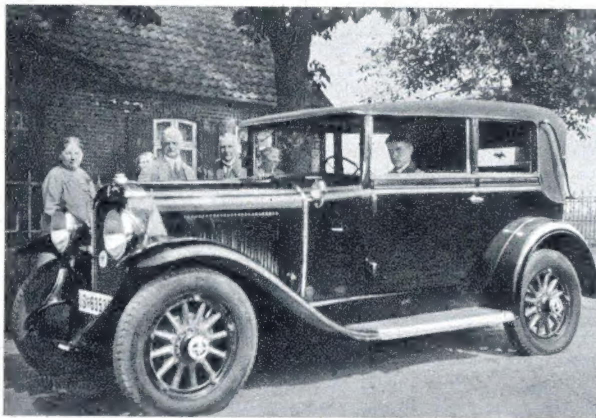
In dem Artikel „Öl und Kraftstoffzusätze: Bahnt sich eine Revolution an?" (Heft 14/1956) wird bezüglich der Verwendung von Molybdändisulfid u. a. auf die angebliche Gefahr hingewiesen, die dadurch gegeben sei, daß Molybdändisulfid eine Schwefelverbindung ist, so daß im Verein mit Verbrennungswasser sich Säuren bilden könnten, welche Metall recht aktiv angreifen.

Demgegenüber ist klar hervorzuheben, daß es sich bei Molybdändisulfid um eine chemisch außerordentlich stabile Verbindung handelt, die auch bei sehr hohen Temperaturen mit Wasser nicht reagiert. Eine Säurebildung ist somit unmöglich. Die diesbezüglichen chemischen und physikalischen Kennzahlen des MoS_2 können in jedem Standardwerk nachgelesen werden. Umfangreiche Versuche und auch mehrjährige Erfahrungen in der Praxis haben gezeigt, daß eine chemische Veränderung des MoS_2, welches dem Motorenöl zugesetzt wird, unter den Betriebsbedingungen keineswegs eintritt, so daß auch bei Anwesenheit von Verbrennungswasser keine Säurebildung möglich ist.

Wir sind jedoch durchaus der Meinung, daß sich hier keine „Revolution auf dem Gebiete der Ölzusätze" anbahnt. Denn das MoS_2 wirkt auf Grund seiner außerordentlichen Beständigkeit nicht chemisch, sondern an den Laufflächen wird durch einen rein mechanischen Vorgang — das Einplätten der MoS_2-Lamellen in die Oberflächen eine Verbesserung der Laufbedingungen — ein Vergüten der Oberfläche — und somit eine Notlaufschmierung erreicht. Dies ist ein wesentlicher Unterschied in der Wirkungsweise gegenüber allen chemisch wirkenden Ölzusätzen.

Molykote-KG. Kraus, Weiß & Co., München 19

Jubiläums-Buick



Bei der Durchsicht alter Familienalben ist mir ein Bild des Buick-Cabriolets meines Großvaters in die Hand gefallen. Dabei erinnerte ich mich an Ihren Test in Heft 16, der mich sehr erschütterte, denn der Buick war auch mir schon von Kind an der Inbegriff eines schönen Wagens. Ich weiß allerdings nicht mit Sicherheit, ob der Wagen auf meinem Foto das von Ihnen erwähnte Jubiläumsmodell von 1929 war, zumal sein Sechszylinder-Motor nur 75 PS leistete.

Nachdem die Russen 1945 in Güstrow/M. ihn aus der Garage herausgeholt hatten, in der er aufgebockt stand, habe ich ihn noch einmal wiedergesehen, nämlich als Straßenschlepper mit halbierter Karosserie und einem riesigen Holzgas-Generator über der Hinterachse. Vielleicht tut er so immer noch Dienst. Sein früherer Eigentümer, auf dem Bild im hellen Staubmantel, damals schon fast 60jährig, lebt übrigens heute noch in Güstrow.

Helmke Weber-Krohse, Hamburg 23

Vom Jubiläums-Buick 1929 gab es drei Serien:

Serie 116	6 Zyl.	3863 ccm	15/75 PS	Radstand 2940 mm
Serie 121	6 Zyl.	5038 ccm	19/95 PS	Radstand 3070 mm
Serie 129	6 Zyl.	5038 ccm	19/95 PS	Radstand 3270 mm

Das Cabriolet auf obigem Foto gehört zur Serie 116, wobei der Aufbau interessanterweise von Gläser in Dresden stammte. Dieses Modell war nur für den deutschen Markt bestimmt und hatte als einziges der großen Buick-Reihe eine deutsche Karosserie. Es war jedoch keine Spezialausführung, sondern sie gehörte zum regulären Lieferprogramm der damaligen Berliner Niederlassung von General Motors.

Die in Heft 16, Seite 18, gezeigte Limousine gehörte der Serie 129 an, deren langes Fahrgestell für siebensitzige Aufbauten bestimmt war. Redaktion

Schilderannagler

(siehe Heft 19, Seite 39)



Mit der in Ihrem Artikel „Die Schilderannagler müssen zulernen" vertretenen Ansicht gehe ich vollkommen konform, möchte jedoch vorschlagen, daß bei Anbringung mehrerer Schilder zusätzlich zu Ihrem Vorschlag die in einer Richtung weisenden Schilder jeweils untereinander angebracht werden, also nicht abwechselnd, wie auf Ihrem ersten Foto dargestellt.

Edith Dörr, Berlin-Tegel

Leserin Dörr hat völlig recht. – Redaktion.







Reklameheft der Autoindustrie

Ihre Zeitschrift das AUTO, MOTOR und SPORT entspricht nicht meinen Erwartungen, denn sie ist meiner Ansicht nach überwiegend ein Reklameheft der Autoindustrie. Ich sehe nicht ein, weshalb ich für Werbungen, die ich jederzeit in in- bzw. ausländischen Zeitungen lesen kann, noch Geld bezahlen soll. Auch Ihre Tests, die einen so breiten Raum einnehmen, kann man, falls man sich wirklich dafür interessiert, jederzeit von den entsprechenden Firmen anfordern.

Dann noch eins, womit ich die Ablehnung Ihrer Zeitschrift besonders begründen möchte: In Ihrem Heft 22, Seite 40, bezeichnet Ihr Mitarbeiter „Meck" die angestrebte, durchaus richtige gesetzliche Regelung und Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten als „skurrile Ansichten". In dieser Beziehung kann ich nur die Einstellung Ihrer Zeitung skurril nennen.

Eva-Maria Castell, Bielefeld

Preise ab Werk

In Heft 18 bringen Sie eine Tabelle der Autopreise. Selbstverständlich verstehen sich diese Preise ab Werk, wie es auch in den Druckschriften der Lieferwerke angegeben wird. Man sollte nun annehmen, daß man einen Wagen zu dem angegebenen Preis, zuzüglich DM 5.— für den Kraftfahrzeugbrief ab Werk kaufen könnte. Dem ist aber nicht so.

Ich bestellte bei der hiesigen Volkswagen-Vertretung Starke & Sohn einen VW-Export mit Schiebedach zum Preise von DM 4855.— ab Werk. Die Firma Starke & Sohn teilt mir nun mit, daß eine Lieferung zum Prospektpreis (Preisliste des Volkswagenwerkes) nicht möglich ist, da der Wagen unbedingt durch die Bundesbahn von Wolfsburg nach Osnabrück transportiert werden muß und ich diesen Transport mit DM 87.— bezahlen muß. Selbst meine Aufforderung, den Wagen nur eine Station zu befördern, wurde mit dem Hinweis abgelehnt, das sei laut Anordnung des Volkswagenwerkes unmöglich. Auch eine Lieferung durch den Volkswagenhändler in Wolfsburg sei vertraglich nicht durchführbar, da derselbe nicht Wagen außerhalb seines Bezirkes verkaufen dürfte.

Da ich selbst beruflich im Raum Wolfsburg zu tun habe, sehe ich nicht ein, den Wagen erst auf meine Kosten per Bahn nach Osnabrück transportieren zu lassen, um anschließend den Weg noch einmal zu fahren. Die Preisangabe in den Druckschriften des Volkswagenwerks ist irreführend, da ein Wagen zu dem angegebenen Preis nicht geliefert wird.

Fr. Joh. Eberhard, Osnabrück

Der Umfang unserer Produktion läßt eine Selbstabholung nicht mehr zu. Außerdem rollen die Wagen vom Band unmittelbar auf den Eisenbahnwaggon. Aber nicht nur diese technisch organisatorischen Gründe führten zu unserer Einstellung im Hinblick auf die Selbstabholung. Wesentlich ist vielmehr, daß wir großen Wert darauf legen, unseren Kunden schon bei der Übernahme des Fahrzeugs die ihnen zustehende fürsorgliche und individuelle Behandlung zuteil werden zu lassen. Das von uns erstrebte und von unseren Händlern gewährleistete Ausmaß dieser dem einzelnen Kunden zu gebenden Betreuung (Abgabeinspektion) ist in einem so großen Betrieb, wie dem in Wolfsburg, verständlicherweise nicht möglich.

Es sind wirklich sehr ernstzunehmende Gründe, die uns zu unserer Einstellung veranlaßt haben. Der Wunsch, dem Kunden zu dienen, stand dabei an der Spitze.

Volkswagenwerk GmbH, Wolfsburg

Kein Plexiglas für Windschutzscheibe

(siehe Heft 21, Bericht Pariser Salon)

Wir hatten in diesen Tagen Gelegenheit, den Artikel „Pariser Salon: Frankreich zwischen Schein und Sein" zu lesen, und danken Ihnen, daß Sie so liebenswürdig und vorteilhaft unsere Produktion illustriert haben. Wir gestatten uns, Ihnen mitzuteilen, daß die Windschutzscheibe unseres Ferrari „Super Fast" nur infolge eines unglücklichen Zufalls aus Plexiglas war. Leider zerbrach nämlich die vorgesehene Kristallglas-Windschutzscheibe beim Versand des Wagens für den Pariser Salon. Da wir keine andere verfügbar hatten, mußten wir eine solche aus Plexiglas einsetzen. Endgültig soll der Wagen aber die Windschutzscheibe in Kristall und nicht in Plexiglas bekommen.

Carosseria Pinin Farina, Turin

Amtsgericht Hannover

Im Juni dieses Jahres hatte ich in der mehr als 12 Meter breiten Schillerstraße in Hannover (Einbahnstraße) rechtsseitig mein Fahrzeug neben fünf anderen in Schrägaufstellung geparkt. Gegen eine dieserhalb erstattete Strafanzeige legte ich Berufung ein mit dem Hinweis, daß schon am 5. 7. das Ordnungsamt der Stadt Hannover die Beschaffung von 50 neuen Parkuhren ankündigte, die auf der rechten Fahrbahnseite der Schillerstraße so aufgestellt werden sollten, daß die Fahrzeuge dort in Schrägaufstellung zu parken hätten. Inzwischen ist diese Regelung auch durchgeführt und hat sich gut eingespielt.

Trotzdem kam es jetzt am 17. Oktober zur Verhandlung, in der ich dem Herrn Amtsgerichtsrat Gelhaar klarzumachen versuchte, daß der Verkehr in dieser Einbahnstraße jetzt keineswegs geringer sei als im Juni und die Straße sich inzwischen auch nicht etwa verbreitert hätte. Ich betonte ausdrücklich, daß man mich doch nicht bestrafen könne für etwas, was ich damals getan habe und nunmehr tun muß.

Es gelang mir jedoch nicht, Herrn Amtsgerichtsrat Gelhaar zu überzeugen. Auch ein Hinweis auf den in AUTO, MOTOR und SPORT abgedruckten Artikel „Schrägparken nicht grundsätzlich verboten" mit dem dazugehörigen Urteil des Kammergerichts Berlin wurde von G. mit einer Handbewegung abgetan. Es gäbe keine Verordnung, die das Schrägparken zuließe, und bevor dieses nicht angeordnet sei, habe man — sofern man überhaupt parken dürfte — das Fahrzeug parallel zur Fahrtrichtung abzustellen. Auf meine energischen Einwände entschied man schließlich, die Akte an die Staatsanwaltschaft zurückzugeben, damit diese prüfe, ob die Angelegenheit nicht wegen „Geringfügigkeit" niedergeschlagen werden könne.

Inzwischen ist lt. Beschluß des Amtsgerichts Hannover vom 24. 10. das Verfahren gemäß § 153 Abs. 3 StPO mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft eingestellt, „da die Schuld des Täters gering ist und die Folgen der Tat unbedeutend sind. Gelhaar."

Karl Hahne, Hannover-Buchholz

Unfall-Moral

Gewiß hat Leser Heering recht, wenn er meint, man habe die moralische Verpflichtung, sich nach einem Unfall um den im Krankenhaus liegenden „Partner" zu kümmern. Leider zeigte mir aber der Fall eines Bekannten, daß man derartige Besuche doch wohl im eigenen Interesse unterlassen sollte — zumindest, wenn man den Unfall nicht eindeutig verschuldete. Besagter Bekannter hatte eine alte Dame angefahren, die zugegebenerweise eindeutig daran schuld war, die Polizei nahm den Unfall auf und die Sache war damit erledigt. Er wollte nun aus verständlichem Mitgefühl einmal mit einem Blumenstrauß im Krankenhaus aufkreuzen, mußte sich aber von sachkundiger Seite sagen lassen, daß ein derartiger Besuch als Ausdruck eines Schuldgefühls (!) gewertet werden könne und tunlichst unterbleiben sollte. Wer die möglichen zivilrechtlichen Folgen einer Unfallbeteiligung kennt, wird dem leider zustimmen müssen, und die Methoden der Verkehrsrechtsprechung machen es offensichtlich nicht immer möglich, nach den weit einleuchtenderen Grundsätzen der Unfallmoral zu handeln, auf die Herr Heering hinweist.

Dr. Paul Simsa, Stuttgart

Streckenposten auf dem Nürburgring

(siehe Briefe an die Redaktion, Heft 19, 20 und 22)

Nicht alle sind verschlafen oder kopflos. Es gibt Gott sei Dank auch „wache Jungens"! So erlebte ich z. B. neulich bei der 8-Runden-Geschwindigkeitsprüfung der Rallye Hanseat, bei der zum Teil ganz hübsch scharf gefahren wurde, folgenden Fall:

Ein recht geschwinder Porsche-Kollege geriet etwa 80 m vor mir in der weiten Linkskurve vor dem „Aremberg" mit den linken Rädern auf Land, worauf er mit einem grotesk und nicht ungefährlich aussehenden Veitstanz (das ist kein Werbereigen einer Reifenfabrik!) anhub. Ich stieg mächtig in die Bremse und umschiffte das halben Leibs auf der Bahn liegende Fahrzeug in dem Moment, in dem es langsam zur Ruhe kam.

In diesem Augenblick sah ich aber schon einen jungen Streckenposten, der etwas weiter in Richtung Aremberg postiert war, der im Sprint der Sturzstelle zustrebte und auch schon eine gelbe Fahne in der schwieligen Rechten trug. Dieser junge Mann war tatsächlich hellwach, denn die ganze Geschichte spielte sich ja in Sekundenschnelle ab. Ich nehme an, daß er auch sofort damit begann, die Fahne munter zu schwenken, wie es in diesem Falle angebracht war.

Da bekanntlich unter vielen schwarzen Schafen ein weißes besonders auffällt, ist mir auch dieser sprintende Posten höchst angenehm aufgestoßen. Sicher gibt es aber unter seinen Kollegen noch einige weitere wache Leute, die man zukünftig dort aufbauen sollte, wo erfahrungsgemäß am ehesten die grimmen Streiter ihre Untersätze auf Land zu setzen pflegen (Hatzenbach, Aremberg, Adenauer Forst, Metzgesfeld, Kallenhard, Wehrseifen, Bergwerk, Karussell, Wippermann, Brünnchen, Pflanzgarten und Schwalbenschwanz). Das wären 12 wache Jungens, die sicher zu finden sind. Und die anderen gemütlichen Herren, deren Nervensystem in Unordnung gerät, wenn mal was passiert, oder die schlafverklebten Auges das Geschehen auf der Strecke nur verschwommen wahrnehmen, müßten durch geeignetere Leute ersetzt oder mindestens mächtig ins Gebet genommen werden. Es muß den Posten klar sein, daß von ihrer schnellen und richtigen Reaktion unter Umständen sehr viel — vielleicht sogar das Leben eines Menschen — abhängen kann.

Gert Croon, Aachen

Alte Ausgaben von MOTOR und SPORT

(zu Briefe an die Redaktion, Heft 22)

Auf Ihre Empfehlung hin ist in obiger Ausgabe die Notiz erfolgt. Zu Ihrer Information teilen wir Ihnen mit, daß wir uns vor Anfragen nach den alten Heften nicht retten können. Man freut sich zwar, irgendeinem Unbekannten einen Gefallen zu tun, aber verbrennen wäre doch einfacher gewesen. Das so nebenbei.

Kaufhaus Bischoff & Broegger, Finnentrop

Mercedes-Stern

So wie dieser hier sind viele der alten, in Argentinien herumfahrenden Wagen mit einem Mercedes-Stern geschmückt. Neuerdings ist hier übrigens auch der Henschel-Stern sehr beliebt, seitdem es in einigen Städten zahlreiche Henschel-Obusse gibt.

Uwe Paulsen, San Miguel de Trucuman (Argent.)



Autos mit Orden

(siehe: „Die letzte Seite", Heft 22)

Wegen des in Ihrem Heft 22 erschienenen Artikels „Auto mit Orden" verzichte ich auf weitere Zusendung Ihres Heftes. Auch ein Fahrer mit „Orden" über 35 Jahre unfallfreies Fahren.

Oskar A. B. Zachow, Hamburg 30



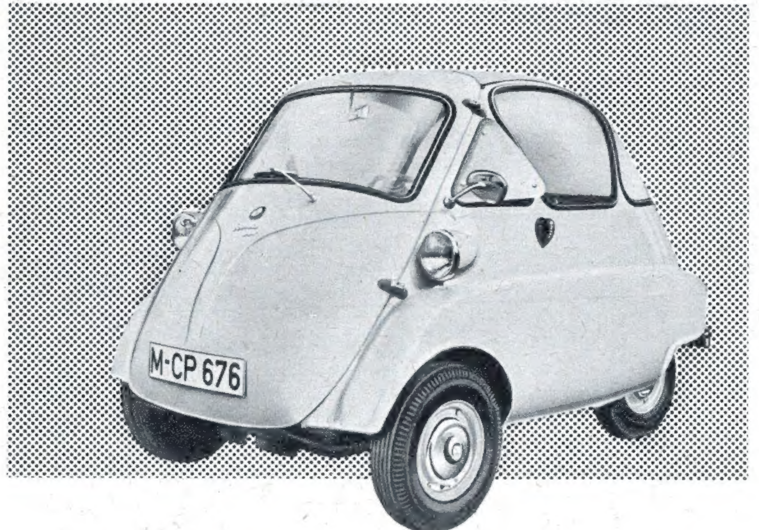
Isetta

MODELLE 1957

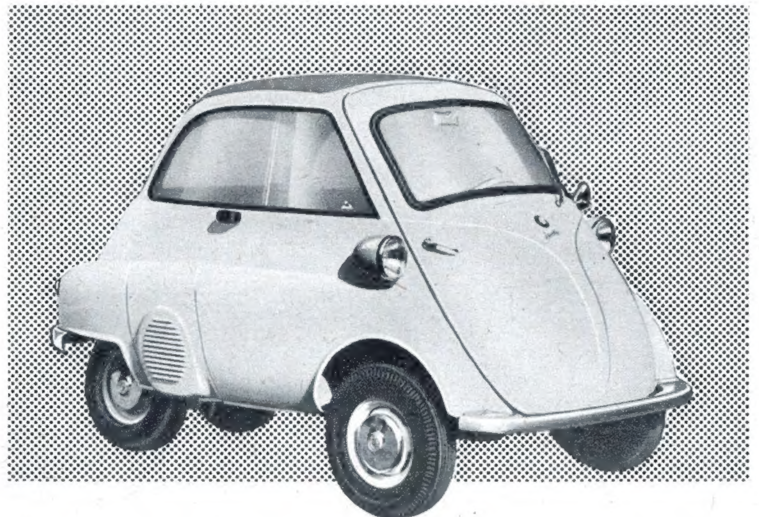
Wer Köpfchen hat,
ist sich im klaren:
... jetzt BMW Isetta
fahren!

Weltweit erprobt,
weltweit bewährt,
weltweit beliebt –
kurz: Ihr Gefährt!

BMW Isetta Standard 57
nur **2490** DM a.W.



BMW Isetta STANDARD 57: Die Ideallösung des Isetta-Konstruktionskonzeptes. Bei niedrigstem Anschaffungspreis und größtmöglicher Wirtschaftlichkeit ein Höchstmaß an Fahrleistung, Komfort und Sicherheit. Wahlweise auch mit 300-ccm-Einzylinder-Motor.



BMW Isetta EXPORT 57: Das bewährte Isetta-Konstruktionskonzept mit zahlreichen technischen Neuerungen. Verbesserte Federung durch Teleskop-Stoßdämpfer, noch gefälligere Karosserieform, vergrößerter Gepäckraum. Lieferbar auch als Cabriolet sowie als Kombi-Kleinfahrzeug mit abnehmbarem Pritschen- oder Kastenaufbau, ebenso mit 300-ccm-Motor.

Normausführung 250 ccm 2750 DM a.W.

... innen groß
Auf breiter Polsterbank
Platz für 2 Erwachsene und 1 Kind.
Reichlich Raum für Gepäck.

... außen klein
Parkt auf etwa $^{1}/_{2}$ Autofläche.
Bequemer Ein- und Ausstieg durch Fronttür.

... fahrsicher
auf 4 Rädern. Mit starkem Stahlrohrfahrgestell. Tür schließt lautlos-zuverlässig.

... allseitig geschlossen
daher wetterfest, doch mit Sonnendach und Ausblick nach allen Seiten – wie im Auto.

... praktisch
für jedermann, jeden Weg und jedes Wetter – im Privat-, Berufs- und Geschäftsverkehr.
Jetzt auch mit schlauchlosen Sicherheitsreifen.

... kraftvoll-robust
wie der berühmte BMW Motor.
Höchstgeschwindigkeit 85 km/st.
Steigvermögen 30 %.

... steuergünstig, wirtschaftlich
Preiswert bei bequemer Teilzahlung.
Niedrige Betriebskosten.
Geringe steuerliche Belastungen.

Erfragen Sie bei Ihrem BMW Händler die ungewöhnlich günstigen Anschaffungsbedingungen!

BAYERISCHE MOTORENWERKE AG MÜNCHEN

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH.) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Oswald · Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Corrado Millanta, Mailand · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Frank Munro, Detroit · VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 /2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

24. NOVEMBER 1956 24
33. JAHRGANG

INHALT



Unser Titelbild
zeigt das Gesicht des neuen Mercedes-Benz 300 SL-Roadster, von dem Sie auf Seite 10 weitere Bilder finden. Foto: Weitmann

Dauerrekorde ganz privat

Sportfreudige Rallyefahrer starteten als reines Privatunternehmen Rekordversuche mit einer Fiat 1100 TV-Limousine auf dem Hockenheimring. Es ging um die internationalen Langstreckenrekorde der Klasse G (bis 1100 ccm), die seit 1935 von einem Adler-Trumpf Junior-Stromlinienwagen gehalten wurden. Am Steuer des Fiat saßen abwechselnd die Fahrer Fischer, Mantzel, Bialas, Mahle sowie Madeleine Jay, die übrigens den Wagen zur Verfügung gestellt hatte. Nachdem die Rekorde über 96 Stunden mit 115,7 km/st und über 120 Stunden Dauer mit 107,8 km/st (Adler auf der Avus 106,2 km/st) aufgestellt waren, wurden die Versuche abgebrochen, weil sich die Geschichte langsam als zu kostspielig erwies. Immerhin hat der Fiat rund 13 000 km während der 5 Tage zurückgelegt. Foto: Büttner

November

Vor einigen Tagen stand da ein recht zerknautschter VW am Straßenrand. So ziemlich das einzige, was noch seine ursprünglichen Dimensionen hatte, war die Gegend um den Fahrersitz, welcher Tatsache der Fahrer und gottlob alleinige Insasse des Fahrzeuges seinen bis auf einige äußerliche Beschädigungen intakt gebliebenen Körperbau verdankte. Im übrigen war erst nach näherem Hinsehen zu erkennen, wo vorn und wo hinten war. Einige wichtige Teile, wie etwa der Motor, waren überhaupt nicht mehr vorhanden, sie lagen irgendwo in der Gegend verstreut.

Was war passiert? Es geschah an einer Straßengabelung. Der Mann hatte sich erst sehr spät überlegt, daß er links wollte statt rechts, hatte ein bißchen heftig auf die Bremse getreten und muß dann sehr erschrocken gewesen sein, daß es in der alten Richtung weiterging, erst quer und dann rechts und links gegen die Bäume, deren herabgefallenes Laub im Verein mit den Straßenbahnschienen und der sonst harmlosen Sandsteinpflasterung das Seinige dazu getan hatte. Temperatur: 10 Grad über Null, Sicht gut.

Sehen Sie, das ist der November. Es wird wieder ernst. Es genügt nicht mehr, daß man die Verkehrszeichen im Kopf hat und sich im übrigen seinen Geschäften widmet. Die ach so rutschfesten Reifen, die gepriesene Straßenlage und die über alles Lob (Achtung! Kurzer Bremsweg!) erhabenen Bremsen fangen an, sich bisweilen gar nicht zu bewähren. Und die kleinen Tücken, die sie vielleicht haben, die verschieden stark abgefahrenen Profile, die um ein geringes unterschiedlich ziehenden Bremsen, der nicht mehr voll wirksame Stoßdämpfer, diese kleinen Tücken wachsen zu großer Bedeutung heran, besonders, wenn ihr Herr und Meister nichts von ihnen weiß. Überhaupt, dessen Talente rücken um so mehr in den Vordergrund, je kürzer die Tage werden. Es zeigt sich, was er kann und was er nicht kann. Wohl dem, der sich seiner Grenzen bewußt ist!

Unser Mann, von dem wir oben erzählten, war es sichtlich nicht. Er ist, daran gibt es gar keinen Zweifel, für das, was er wollte, zu schnell gefahren. Es waren vielleicht nur 50, und 50 waren erlaubt. Vielleicht vertritt er sogar die Ansicht, daß es gut ist, auf einer übersichtlichen städtischen Ausfallstraße die Geschwindigkeit auf 50 km/st zu begrenzen, auf solchen Ausfallstraßen, wie jener, auf der diese Geschichte passierte. Wir sind nicht der Ansicht, daß eine solche Begrenzung gut ist, und trotzdem müssen wir diesem Mann attestieren, daß er zu schnell gefahren ist. Es mag Leute geben, die dies paradox finden, aber es ist nicht paradox.

Der November ist ein Monat der Tatsachen. Er deckt die Schwächen rücksichtslos und oft unheilvoll auf. Die Natur steht in dieser Zeit dem Menschen unverhüllter gegenüber als sonst, sie zeigt ihm ganz offen, daß seine Künste irgendwo einmal vorbei sind. Viele lernen dann schnell, mit diesen Tatsachen fertig zu werden. Andere aber lernen es nicht, und kein Paragraph der Welt wird sie je dazu zwingen können. Der November ist ein Monat, der alles Unzulängliche, alles Übertünchte, unnachsichtlich zutage kommen läßt. Zu den Dingen, die in dieser Zeit an Wert verlieren, gehören auch die Paragraphen. Die Tatsachen erfordern volle Aufmerksamkeit, und zwar wache, anpassungsfähige Aufmerksamkeit von der Art, wie sie kein Paragraph vorschreiben kann.

Unser Mann (siehe oben!) hat nicht nur die Kurve nicht bekommen, die er gern wollte, sondern er hat auch die Kurve in die härteren Verhältnisse nicht bekommen. Hätte er mehr auf die glibbrige Straße geachtet als auf die Schilder am Straßenrand — vielleicht wäre sein VW noch in einem besseren Zustand, als wir es beschrieben haben. Vielleicht ist er zu sehr daran gewöhnt gewesen, daß alles vorgeschrieben ist, und vielleicht hat er geglaubt, daß alles gut ist, was vorgeschrieben ist. Die Paragraphen können in dem Augenblick zum Verhängnis werden, wo sie dem Menschen, nur scheinbar zu seinem Besten, Teile der eigenen Verantwortung abnehmen und in eine starre Formulierung zwängen. Wir haben allen Grund, uns auf das naturgegebene, schon im Wunsch der Selbsterhaltung verwurzelte innere Verantwortungsgefühl des Menschen mehr zu verlassen als auf seinen blinden Gehorsam! *R. S.*

Ganz kurz

BMW-Achtzylinder 1000 DM billiger

Der Preis für den BMW 501 V 8 wurde von DM 14 450.– auf DM 13 450.–, für den 502 V 8 2,6 Liter von DM 16 950.– auf DM 16 450.– und für den 502 V 8 3,2 Liter von DM 18 350.– auf DM 17 850.– herabgesetzt.

Neue Geschäftsleitung bei der Auto Union

Die Zahl der Aufsichtsratsmitglieder wurde im Hinblick auf die von der Eisenwerkgesellschaft Maximilianshütte AG, Sulbach/Rosenberg, erworbene Schachtelbeteiligung von 6 auf 9 erhöht. Neu wurden Generaldirektor Dr. Burkart als Vertreter der Maxhütte und außerdem der bisherige Generaldirektor der Auto Union GmbH, Dr. Richard Bruhn, in den AR gewählt, der jetzt altershalber aus der Geschäftsführung der Auto Union ausscheidet. Der Aufsichtsrat besteht nunmehr aus diesen beiden neuen und den bisherigen Mitgliedern Konsul Dr. h. c. Frhr. von Oppenheim, Köln (Vors.), Ernst Göhner, Zürich, Dr. Alfred Jamin (Präsident der Bayerischen Staatsbank), München, Staatssekretär Dr. H. Ewers (Wirtschaftsministerium Nordrhein-Westfalen), Düsseldorf. Direktor Fritz Zerbst ist auf eigenen Wunsch aus der Geschäftsleitung ausgeschieden. Hingegen sind neu in die Geschäftsführung eingetreten: Dr. h. c. William Werner (am 1. 7. 1956), Oskar Siebler und Dr. Werner Henze. Außer diesen gehören zur Geschäftsführung der Gesellschaft jetzt noch Dr.-Ing. Carl Hahn sowie die stellvertretenden Mitglieder Paul Günther und Dr. Hanns Schüler.

Verwendung der Lichthupe

Nach § 49 a Abs. 4 StVZO müssen alle nach vorn wirkenden Beleuchtungseinrichtungen – ausgenommen Fahrtrichtungsanzeiger und Parkleuchten – so geschaltet sein, daß sie nur zusammen mit der Schluß- und Kennzeichenbeleuchtung brennen können. Auf Grund eines Erlasses des Bundesverkehrsministeriums soll jedoch künftig die Verwendung der Lichthupe ohne gleichzeitige Einschaltung der rückwärtigen Beleuchtungseinrichtungen nicht beanstandet werden.

Die Rhein-Sieg-Eisenbahn AG.

hat seit dem 1. August 1956 ihren gesamten Personenverkehr von der Schiene auf den Kraftwagen verlagert.

Als naive Annahme

bezeichnet „Die Zeit", Hamburg, die Auffassung, der Rückgang des britischen Automobilexports müsse einen Gewinn für die deutsche Automobilindustrie zur Folge haben. Der hauptsächliche Rückgang sei darauf zurückzuführen, daß einige Länder des britischen Commonwealth infolge ihrer negativen Zahlungsbilanz ihre Einfuhren drosseln mußten.

Preiserhöhungen für Treibstoffe

werden als Folgen der Blockierung des Suezkanals unvermeidbar sein. Die Esso setzte bereits den Preis für Dieselkraftstoff um einen Pfennig herauf, ab 13. November kostet das Tankstellenbenzin der Shell ebenfalls einen Pfennig mehr als bisher. In Anbetracht der laufend steigenden Ozeanfrachten sind weitere Erhöhungen noch nicht abzusehen.

Ford Köln

schüttete gegen heftigen Widerspruch der Kleinaktionäre eine Dividende von nur 5% aus. Nach Ansicht der noch zu 15% beteiligten Kleinaktionäre ist dieser Prozentsatz in Anbetracht des günstigen Geschäftsverlaufes viel zu gering.

Sir William Rootes

dementierte Gerüchte über eine Vereinigung der Rootes-Gruppe mit Standard. Die Gerüchte waren dadurch entstanden, daß Rootes und Standard gemeinsam einen neuen Vierzylinder Lastwagen-Dieselmotor herausbrachten. Außerdem waren vor einiger Zeit größere Mengen Standard-Aktien von unbekannter Hand aufgekauft worden.

Bei offener Schranke

durchfuhr ein Güterzug im Heider Stadtgebiet die stark befahrene Bahnhofstraße, über die der Verkehr der Bundesstraßen 5, 203 und 204 fließt. Ein zufällig vorbeikommender Bahnbeamter hatte die Gefahr erkannt und konnte den Verkehr abstoppen. Nach der letzten Zählung überqueren täglich etwa 20 000 Fußgänger, 5000 Kraftfahrzeuge und 3000 Radfahrer diesen Bahnübergang.

Die Gebrauchtwagenpreise

liegen zur Zeit für alle Klassen durchschnittlich 300 bis 500 DM niedriger als im Frühjahr.

Im Lassowerfen

vom fahrenden Panzer aus übte sich ein amerikanischer Soldat bei Manövern in der Nähe von Brückenau/Rhön. Ein gerade entgegenkommender Motorradfahrer erschien ihm als geeignetes Ziel. Zwar verfehlte die Schlinge den Fahrer, blieb aber am Motorrad hängen, das mit einem Ruck umgerissen wurde. Der Fahrer stürzte schwer und erlitt verschiedene Knochenbrüche. Der hoffnungsvolle Cowboy war entgeistert über die bösen Folgen seines harmlosen Sports. Das hatte er nicht gewollt.

Befreiung von der Grunderwerbssteuer

wird in Berlin erteilt, wenn der Käufer auf dem Grundstück Parkplätze oder Garagen einrichtet.

Die Loksteinstraße

in Berchtesgaden und das anschließende Verbindungsstück Salzburg-Aschauer Weiher – Bischofswiesen wurde nach achtmonatiger Bauzeit fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Öl aus der Ostsee

Der erste Bohrturm in der Ostsee wurde in der Kieler Außenförde errichtet.

Englands Staatseisenbahnen

erhalten von der Regierung eine Anleihe von 250 Mill. Pfund (etwa 3 Mrd. DM). Hierdurch soll die dringend notwendige Modernisierung und Rationalisierung beschleunigt werden. Man hofft, die Bahnen bis 1962 zu einem solventen, nach kaufmännischen Grundsätzen arbeitenden Unternehmen umgestalten zu können und von da an Reingewinne zu erzielen.

Mehr Zivilstreifen

zur Verkehrsüberwachung einzusetzen, wurde Baden-Württembergs Polizei vom Innenministerium des Landes angewiesen.

Drei Autos mehr

Im Jahr 1950 erzeugte ein Beschäftigter in den westdeutschen Automobilfabriken im Durchschnitt 3,9 Automobile. Anfang 1956 waren es 7 Kraftwagen, berechnet auf das Jahr.

Die Sackgasse der ganz Gescheiten

Mit den ganz Gescheiten sind hier jene Schreier gemeint, die, wenn sie in Fragen des Verkehrs einer andächtig zuhörenden Öffentlichkeit ihre Meinung kund und zu wissen tun, mit überlautem Stimmaufwand auszugleichen versuchen, was ihnen an Sachkenntnis und logischem Denkvermögen ermangelt. Führen dann die Zustände an den besonders kritischen Stellen des stetig wachsenden Straßenverkehrs zu Katastrophen, die fast immer auf menschliche Unzulänglichkeit zurückzuführen sind, dann packt die ganz Gescheiten lähmendes Entsetzen, bis sie nach einer kleinen Weile erneut und noch viel lauter zu schreien beginnen. Und dabei haben sie wieder nicht begriffen, daß es eigentlich nur in den wenigsten Fällen die menschliche Unzulänglichkeit der Kraftfahrer ist, die zu den Unfällen führt, sondern vielmehr gerade ihre eigene menschliche Unzulänglichkeit und die jener beamteten Verkehrslenker, die sich, vor allem in den höchsten Positionen, als unfähig erwiesen haben, wenigstens der voraussehbaren Entwicklung des Straßenverkehrs auch nur einigermaßen sinnvoll Rechnung zu tragen. Die ganz Gescheiten aber kommen sich als bessere Menschen vor, wenn sie es gewahr werden, daß wirkliche Fachleute so manche Katastrophe verhältnismäßig gelassen zur Kenntnis nehmen, weil sie sich längst darüber gewundert haben, daß hier und dort nicht schon viel öfter etwas Furchtbares passiert ist.

Nun gibt es freilich echte Gefahrenstellen, deren Existenz man aus mancherlei Gründen niemandem direkt zum Vorwurf machen kann und auf die sich der Verkehr eben entsprechend einrichten muß, bis früher oder später für Abhilfe gesorgt wird. So ein Fall liegt beispielsweise bei der schmalen Friedensbrücke vor, die im Zuge der Autobahn nach Karlsruhe den Rohrbach bei Stuttgart überspannt. Fünfzehn Menschen sind während der letzten Jahre dort ums Leben gekommen, nachdem erst kürzlich wieder ein mit vier Personen besetzter Wagen 38 Meter tief hinabstürzte. Dieses aufsehenerregende Unglück rief natürlich unter anderem auch wieder die ganz Gescheiten auf den Plan, die sich die Örtlichkeit betrachteten und baß erstaunt darüber waren, wieviele Autofahrer den dort stehenden Gefahren- und Geschwindigkeitsschildern kaum oder überhaupt nicht Beachtung schenken. Und prompt begannen unsere ganz Gescheiten vernehmlich zu schreien: Die Geschwindigkeitsbegrenzungen müssen an der Friedensbrücke streng überwacht und die Gefahrenschilder durch übergroße reflektierende Tafeln, ja am besten sogar durch Leuchtfeuer ersetzt oder ergänzt werden. An diesem typischen Beispiel aber zeigte es sich, wie und wo die ganz Gescheiten in eine Sackgasse geraten.

Die Friedensbrücke bei Stuttgart, um bei diesem Beispiel zu bleiben, gehört zu den verhältnismäßig seltenen Stellen, an denen die Gefahrenschilder und die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu Recht bestehen und wirklich einen Sinn haben. Beachtet aber werden beide vornehmlich nur von solchen Ortskundigen, die die Gefährlichkeit dieser paar hundert Meter Autobahn selbst annähernd richtig einschätzen. Und die wiederum wären vermutlich auch dann vorsichtig, wenn dort überhaupt kein Schild stünde.

Ob wohl die berufsmäßigen Schilderannagler die tieferen Gründe für solche Gegebenheiten mittels logischen Denkens zu erfassen wissen? Wir glauben es nicht und wollen es ihnen deshalb erklären.

Die Inflation der Verkehrsschilder hat diese weitgehend entwertet. Es ist genau wie beim Geld, das ebenfalls durch eine Inflation nicht den ganzen, aber doch einen großen Teil seines Wertes verliert. Ursprünglich sollten doch wohl die Verkehrszeichen den Ablauf des Verkehrs erleichtern und außerdem die Verkehrsteilnehmer vor Gefahren schützen. Heute erreicht man damit, so paradox es klingen mag, genau das Gegenteil: Die vielen Schilder hemmen den Verkehr und schaffen sogar zusätzlich höchst überflüssige Gefahrenquellen.

Autofahren ist zu einer gefährlichen Angelegenheit geworden, darüber gibt es keinen Zweifel. Nun wäre es denkbar, daß da jemand, von Haus aus vielleicht besonders vorsichtig, den löblichen Vorsatz faßt, alle Schilder, soweit sie ihn überhaupt angehen können, strikt zu beachten. Zunächst einmal wird dieser brave Mann schon sehr gesunde Nerven haben müssen, denn andernfalls wäre er bald reif fürs Irrenhaus. Zum zweiten aber wird er seinem Vorsatz ganz bestimmt schon deshalb nicht allzulange treu bleiben, weil er sich viel zu oft einfach gefoppt fühlt. Es kann unter solchen Umständen gar nicht ausbleiben, daß dieser wohlerzogene Mann etwas denkt, was laut zu sagen er sich scheut, daß er Schilder Schilder sein läßt und fürderhin einigermaßen selbständig so fahren wird, wie er dies eben aus eigener Vollkommenheit mehr oder weniger gut fertigbringt.

Dies ist doch die heutige Lage: Da kommt einer Hunderte Kilometer weit von München oder Köln angefahren, hat mit einem Gleichmut, der bald zur Gleichgültigkeit wird, zahlreiche überflüssige, ja teilweise sogar unsinnige Verkehrsschilder bewußt oder unbewußt gesehen, und nun soll er plötzlich ausgerechnet an der Stuttgarter Friedensbrücke, von deren Existenz und Gefährlichkeit er womöglich nie in seinem Leben etwas gehört hat, wissen, daß hier auf einmal die genau wie überall aussehenden Verkehrstafeln im allereigensten Interesse sehr, sehr ernst genommen werden wollen? Autofahrer sind gute Steuerzahler, sie sind die Prügelknaben bestimmter Sorten von Beamten und Zeitungsschreibern, sie sind bevorzugte Opfer einer sich selbst zerfleischenden Justiz, sind gleicherweise umworbene wie verachtete Kunden einer geschäftstüchtigen Industrie, sind bei denen, die kein Auto haben, verhaßt und beneidet. Dies alles sind die Autofahrer, nur eines sind sie nicht, nämlich Hellseher. Und so kann man vernünftigerweise nicht von ihnen verlangen, daß sie von sich aus erkennen, welche der vielen Schilder einen Sinn haben und welche nicht. Bloße Theorie aber bleibt es, was sich die Herren Oberbeamten im Stil des kleinen Moritz vorstellen: Der Kraftfahrer hat eben grundsätzlich jedes Schild zu beachten, denn man könne es unmöglich seiner individuellen Entscheidung überlassen, in welchem Fall er die Anordnungen der Obrigkeit für zweckmäßig hält oder nicht.

In der Tat sind auch wir der Ansicht, daß solches im allgemeinen nicht jedem einzelnen anheimgestellt bleiben kann, denn letzten Endes leben wir ja in einem Ordnungs- und, wie häufig behauptet wird, in einem Rechtsstaat. Beim derzeitigen Stand der Dinge aber ist es einem halbwegs selbständig denkenden Autofahrer einfach unzumutbar, die viel zu vielen und großenteils so dilletantisch-laienhaften Verkehrsgebote, -verbote und -beschränkungen sehr ernst zu nehmen. Es ist ein Wunder, daß es doch immer noch so viele tun und es ist vor allen Dingen ein Wunder, daß trotzdem nicht noch viel, viel mehr passiert.

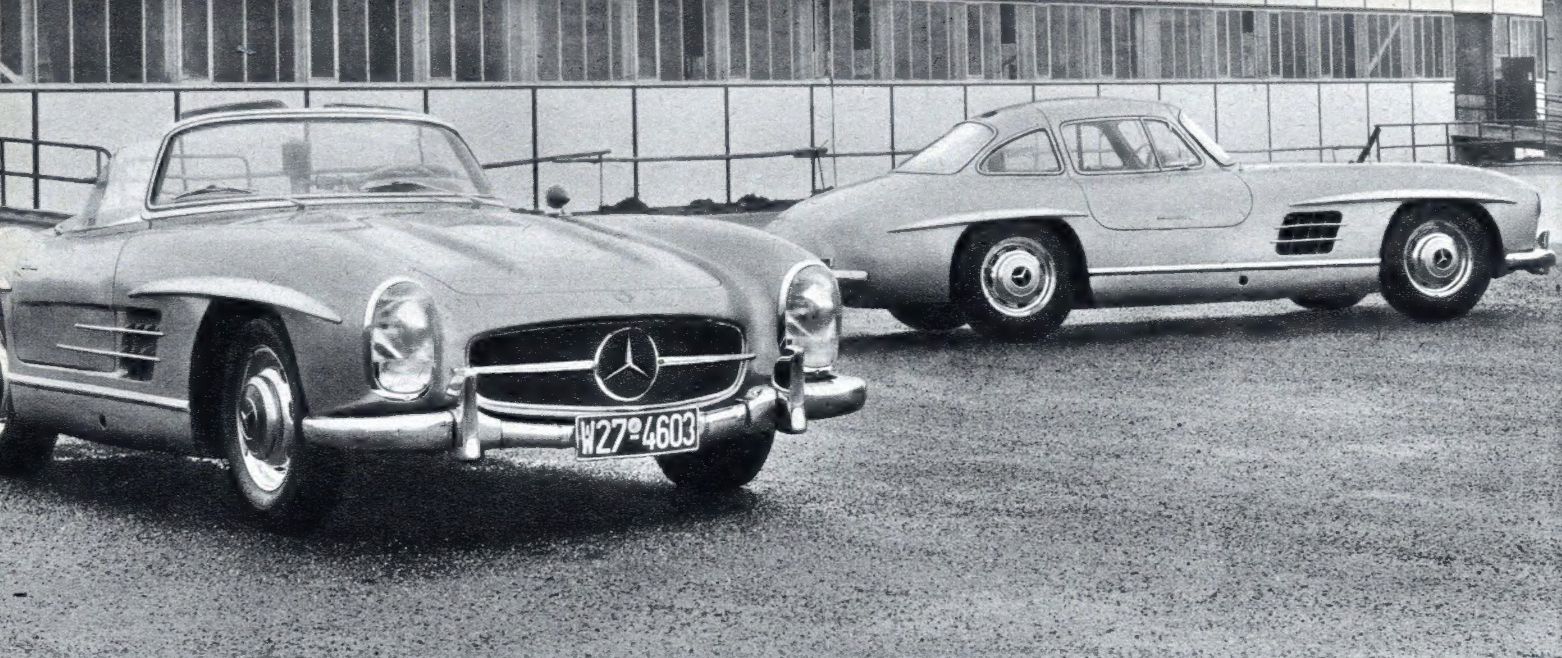
Die Verantwortlichen, die Schreier und die ganz Gescheiten sind aber offenbar weiter denn je davon entfernt, dies alles zu begreifen. Sie fordern eine rigorose Überwachung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen — wenigstens dort, wo diese wirklich nötig sind. Sie fordern übergroße Reflexschilder — wenigstens an jenen Gefahrenstellen, die wirklich welche sind. Diese Forderungen stellen jedoch bereits die uneingestandene Bankrotterklärung der bisherigen Verkehrslenkung dar, sie offenbaren die Sackgasse, in die die ganz Gescheiten geraten sind. Man gibt zu, ohne es wahrhaben zu wollen, daß es unendlich viel überflüssige Verkehrsbeschränkungen gibt und man glaubt offenbar, mit Super-Verkehrszeichen noch etwas zu retten.

Super-Verkehrszeichen aber sind nicht der rechte Weg. Der unstreitig bestehenden Kalamität des Straßenverkehrs muß auf andere Weise abgeholfen werden, nämlich erstens durch den Bau moderner Straßen, wozu die Kraftfahrt mehr als genug Mittel in Form von Steuern und Abgaben zur Verfügung stellt, zweitens durch eine radikale Vereinfachung der Verkehrsgesetze und drittens, damit einhergehend, durch eine Beseitigung sämtlicher dummen und überflüssigen Verkehrsbeschränkungen.

Alle diese Dinge liegen für jeden vernünftigen Menschen klar auf der Hand. Was aber geschieht in Wirklichkeit? Der Straßenbau bleibt, von kleinlicher Unentschlossenheit gehemmt, immer weiter hinter den Erfordernissen zurück, die Verkehrsgesetze verlieren unter dem Einfluß mächtiger Interessen und der Diktion weltfremder Bürokraten immer mehr an praktischer Brauchbarkeit, und die Verkehrsbeschränkungen schließlich wachsen von Tag zu Tag, denn vom Ministerialrat bis zum Dorfbürgermeister hinunter gilt es als verdienstvoll, etwas „für" den Verkehr und „gegen" die Unfälle zu tun.

Wann aber werden diejenigen, die über das weitere Schicksal des deutschen Straßenverkehrs zu befinden haben, vernünftig werden? Vorerst nicht! Denn vorerst dürfte erst einmal mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit die Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzungen zu erwarten sein. Und die ganz Gescheiten sind völlig unfähig zu der Erkenntnis, daß sie damit nur noch tiefer in ihre Sackgasse hineingeraten.

Werner Oswald



Hier ist er: der 300 SLS



Fotos: Weitmann

Der kürzlich durch die amerikanische Presse gegangene neue Mercedes-Benz 300 SL-Roadster hat — ob man in seinem Vaterhaus will oder nicht — seinen Namen schon erhalten: er wurde ohne Wissen des Werkes in Millionen-Auflage als 300 SLS deklariert. Anläßlich des Werksbesuches des 28jährigen Amerikaners Paul O'Shea, der mit einem 300 SL die USA-Sportwagenmeisterschaft errang, wurde diesem der bislang der Öffentlichkeit noch nicht gezeigte 300 SL-Roadster zu Probefahrten auf der Solitude zur Verfügung gestellt. Der Wagen weist in großen Zügen die Konstruktionsmerkmale des 300 SL und auch den 3 Liter-Einspritzmotor auf, besitzt aber einen anderen Rahmen und offenbar nun auch die Eingelenkachse mit tiefgelegtem Drehpunkt, wie sie in den andern Personenwagen-Typen von Daimler-Benz zur Verwendung kommt. „Paul O'Shea", schreibt die „Stuttgarter Zeitung", „zeigte sich von dem neuen Fahrzeug stark beeindruckt, weil es vor allen Dingen eine ausgezeichnete Straßenlage aufweist."

Die genauen technischen Daten und weitere Einzelheiten über dieses neueste Mercedes-Benz-Modell werden im nächsten Frühjahr zur Eröffnung des Genfer Salons bekanntgegeben.

Das Opel-Werk K-40 und ein vergoldeter Kapitän

K-40 lautet die nüchterne Bezeichnung für eine neue Automobilfabrik, die bei Opel in Rüsselsheim im Laufe der letzten beiden Jahre erstellt wurde. Seit 13. August 1956, dem Ende der Werksferien und dem Beginn der Produktion des Opel-Rekord 1957, befindet sich das neue Werk in Betrieb. 335 Millionen DM sind dort investiert worden, es war dies während der letzten Jahre die größte Industriebaustelle in der Bundesrepublik. Die Adam Opel AG. konnte damit die verfügbare Arbeitsfläche seit Juni 1954 um über die Hälfte von 523 000 auf 797 000 Quadratmeter vergrößern. Das Werk K-40 verfügt nämlich bei einer Länge von 425 und einer Breite von 298 Metern über eine Arbeitsfläche von rund 286 000 Quadratmetern. Bei der augenblicklichen Tagesproduktion von ungefähr 850 Personen- und Lieferwagen sind in dem neuen Werk K-40 insgesamt 8500 Arbeitskräfte eingesetzt. Im Laufe des nächsten Jahres soll die volle Tagesproduktion von 1000 Einheiten bei Arbeit in zwei Schichten erreicht werden.

Die Besonderheit dieses neuen Automobilwerkes liegt aber weniger in seiner Größe an sich, sondern vielmehr darin, daß hier eine äußerst durchrationalisierte Produktion nach modernsten Gesichtspunkten verwirklicht werden konnte. Ihr wesentliches Kennzeichen ist eine erstaunliche Perfektion des laufenden Bandes, das hier in einer Gesamtlänge von 28 Kilometern das neue Werk durchzieht. Entsprechend den jeweiligen Erfordernissen ist es verschiedenartig gestaltet, nämlich als Hängeförderer, als Bodenförderer, als einfaches Transportband. Seine Laufgeschwindigkeit wurde so eingerichtet, daß dann, wenn die angestrebte Höchstproduktion von 1000 Einheiten pro Tag erreicht ist, alle 60 Sekunden ein Wagen das Band verläßt.

Dem Besucher, der auch andere Automobilfabriken kennt, wird dabei vor allem auffallen, daß an diesem einzigen laufenden Band außer dem Blitz-Lastwagen das gesamte Programm ohne Unterschiede hinsichtlich Typ, Farbe und Ausstattung produziert wird, also Olympia, Rekord, Caravan, Kastenwagen, Kapitän, einfarbig, mehrfarbig, mit Links- und Rechtssteuerung, mit Sonderzubehör entsprechend den vielgestaltigen Kundenwünschen. Man vermag es kaum zu begreifen, daß dieses „Durcheinander" von Wagen rationeller sein soll, als die bisher bekannten Produktionsmethoden. Im Werk K-40 hat Opel nämlich bewußt darauf verzichtet, für die Haupttypen jeweils ein eigenes laufendes Band einzurichten, um darauf jeweils wieder nach Möglichkeit eine große Zahl in Ausstattung und Farbe gleicher Modelle zusammenzufassen. Mindestens für Europa ist die neue Fertigungsart außergewöhnlich und zunächst für den Betrachter überraschend. Der Eingeweihte aber weiß, daß alles nach einem von langer Hand sorgsam vorbereiteten Fertigungsprogramm abläuft. Mehrere Schreib- und Sendeanlagen mit Auftragsempfängern an vielen Brennpunkten der Produktion sorgen dafür, daß jede Stelle weiß, was für den einzelnen Wagen zu tun ist und jedes Teil in der richtigen Anzahl zur rechten Zeit am richtigen Ort ist.

Dank seiner ungewöhnlichen produktionstechnischen Fortschritte zählt K-40 zu den modernsten Automobilfabriken der Welt. Mit



Der zweimillionste Opel-Wagen war ein vergoldeter Kapitän. Vom Band fuhr ihn E. S. Hoglund, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Adam Opel AG. und Vizepräsident der General Motors Corporation. Neben ihm saß Opel-Generaldirektor Edward W. Zdunek.

Markante Türme unterteilen die 425 Meter lange Südfront des neuen Opel-Werkes K-40. Es sind darin das Preßwerk mit 34 Maschinenstraßen, der Karosseriebau und die Fertigmontage organisch miteinander verbunden. 1000 Personen- und Lieferwagen will Opel dort bereits vom nächsten Jahr an pro Arbeitstag fertigstellen.

Fotos: Studio Schwaben (1), Werkbild (1)

seiner Fertigstellung beginnt für die Adam Opel AG. ein neuer Abschnitt ihrer fast hundertjährigen Geschichte. Und dieser wird durch ein weiteres Ereignis gekennzeichnet: Am 9. November wurde im Werk K-40 der zweimillionste Opelwagen fertiggestellt. Als erste deutsche Automobilfabrik überschritt Opel damit die Zweimillionen-Grenze.

Verhältnismäßig spät, nämlich erst im Jahre 1898, hatte sich Adam Opel dem Automobilbau zugewendet. Im Jahre 1906 verließ der tausendste Opelwagen das Werk in Rüsselsheim und bereits 6 Jahre später, nämlich 1912, konnte die Lieferung des zehntausendsten verzeichnet werden. 1927 wurde der hunderttausendste Opel gefertigt und im März 1936 lief der fünfhunderttausendste vom Band. Die Produktion ging sprunghaft in die Höhe und im Oktober 1940 war die erste Million vollendet, doch dann unterbrachen die Kriegs- und Nachkriegsjahre die aufwärtsstrebende Entwicklung. 1946 begann Opel wieder mit einer kleinen Fertigung von 839 Lastwagen, 1953 wurde in der Nachkriegszeit erstmals wieder die Hunderttausend-Grenze überschritten und für 1956 rechnet man in Rüsselsheim mit einer Gesamtproduktion von rund 208 000 Fahrzeugen. Bei voller Ausnutzung der jetzt vorhandenen Kapazität wird Opel in künftigen Jahren bis zu 300 000 Einheiten bauen können.

Gaston A. de Wolff, Mitglied des Vorstandes der Adam Opel AG., hat die Gelegenheit wahrgenommen, um über den unmittelbaren Anlaß hinaus zu den in der deutschen Automobilindustrie durchgeführten oder noch geplanten Kapazitätserweiterungen Stellung zu nehmen. Schließlich ist Opel nicht die einzige Firma, die sich in den letzten Jahren erheblich ausdehnte, und so ist immerhin die Frage naheliegend, ob dadurch nicht die Gefahr einer Überexpansion heraufbeschworen wird. In einem Zeitraum von rund drei Jahren, 1952 bis 1955, ist die Automobilproduktion in der Bundesrepublik auf fast das zweieinhalbfache gestiegen. Allein 1955 betrug der Zuwachs an Personenwagen gegenüber dem Vorjahr 36,7%. Angesichts des sehr hohen Standes der Erzeugung wurde wiederholt ausgesprochen, daß eine weitere Steigerung kaum noch zu erwarten sei, oder daß sich zumindest die Zuwachsraten schnell und stark verringern würden. Trotzdem sind in den ersten acht Monaten dieses Jahres 26% mehr Personenwagen in der Bundesrepublik gebaut worden, als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Zum erstenmal wird die deutsche Automobilindustrie in diesem Jahr die Zahl von einer Million Einheiten wesentlich überschreiten.

Bei Opel sei man auf Grund sehr genauer Marktanalysen nicht der Meinung, daß dieser Wachstumsprozeß bereits seinen Höhepunkt erreicht habe. Vielmehr sei man davon überzeugt, daß er sich auch in absehbarer Zukunft — vielleicht allerdings mit abnehmenden Zuwachsraten und möglicherweise mit vorübergehenden Rückschlägen — fortsetzen werde.

Speziell für das Werk in Rüsselsheim seien jedoch noch andere Überlegungen maßgebend gewesen. Bereits 1954 waren dort die vorhandenen Produktionsanlagen voll ausgenutzt und dies hatte zur Folge, daß der Anteil von Opel an der westdeutschen Automobilproduktion ständig zurückging. Bei den Personenwagen allein ging dieser Anteil von 26,4% im Jahre 1954 auf 19,8% in den letzten acht Monaten zurück. Wenn diese Entwicklung, die die Stellung der Marke Opel im Rahmen der westdeutschen Automobilerzeugung trotz voller Kapazitätsausnutzung ständig schwächte, aufgehalten und umgekehrt werden sollte, so blieb nur der einzige Weg, die Produktionsmöglichkeiten zu erhöhen.

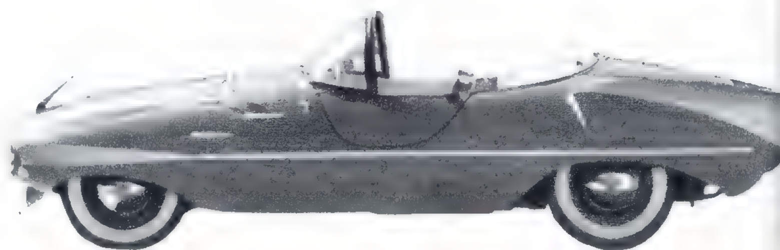
Der Kraftfahrzeugbestand der Bundesrepublik hat sich nach der Währungsreform erstaunlich schnell aufwärtsentwickelt und die Kraftwagendichte, also das Verhältnis von Einwohnerzahl und Automobilbestand, hat sich ständig verbessert. Dennoch bleibt ein so weiter Abstand von den vergleichbaren westeuropäischen Ländern, wie etwa England, Frankreich und der Schweiz, daß eine Verdoppelung des heutigen Personenwagenbestandes in der Bundesrepublik erforderlich wäre, um nur den gegenwärtigen Stand dieser vergleichbaren Länder zu erreichen. An die Verhältnisse in USA hierbei denken zu wollen, wäre geradezu eine Utopie. Selbst für die Verwirklichung des verhältnismäßig bescheidenen Ziels, den heutigen Motorisierungsgrad unserer westlichen Nachbarn zu erreichen, bedürfte es beim gegenwärtigen Umfang der westdeutschen Zulassungen eines Zeitraumes von mehr als neun Jahren. Allein schon diese Tatsache dürfte deutlich beweisen, meinte Gaston A. de Wolff, daß von einer akuten Gefahr der Überexpansion der westdeutschen Automobilindustrie gegenwärtig nicht die Rede sein könne. Allerdings dürfe natürlich die Entwicklung nicht durch äußere Umstände gehemmt werden, wie es leider geschieht und was sich nur zum Schaden der gesamten Volkswirtschaft auswirkt.

Im Vordergrund steht hier der notwendige Ausbau des Straßennetzes, wofür übrigens keineswegs derart gigantische Mittel erforderlich seien, wie dies häufig behauptet würde. Man könne nämlich gar nicht von einer generellen Überlastung des deutschen Straßennetzes sprechen, sondern nur von einer Überbeanspruchung der Hauptarterien des Verkehrs, insbesondere verursacht durch das Vorhandensein von gewissen Engpässen. Die Finanzierung des Straßenbaus wäre um so weniger ein Problem, als man richtigerweise das gesamte Aufkommen aus der Sonderbesteuerung des Kraftverkehrs ungeschmälert dem Bau und Betrieb der Straße und der Verkehrsregelung zugute kommen lassen sollte. Als einige weitere Voraussetzungen, die erfüllt werden müßten, wenn der Abstand der Motorisierungsdichte der Bundesrepublik zu der in vergleichbaren Ländern vermindert oder überwunden werden solle, hob de Wolff besonders die Beseitigung der Hubraumsteuer und die Reform der Kraftfahrzeugversicherung hervor, wobei er für letztere nicht nur andere Bemessungsgrundlagen anstelle des veralteten Bremsleistungstarifs forderte, sondern auch die Aufhebung der bisherigen Prämienbindung.

Sicherlich ist man bei Opel stolz auf das, was bisher geleistet wurde. Man ist stolz auf das neue Werk K-40 und man ist stolz darauf, zwei Millionen Automobile gebaut zu haben. Der Jubiläumswagen war übrigens vergoldet, wie sich das in der letzten Zeit so einbürgerte. Ansonsten aber war die Feier aus diesem Anlaß so schlicht und so nüchtern, wie der Name des neuen Werkes. Es gab keine Ministerreden, dafür aber die sachlichen und inhaltsreichen Ausführungen von Gaston A. de Wolff. Der Tag bei Opel entsprach genau dem Charakter der Wagen, die diesen Namen tragen: Sachlich, solide und vertrauenerweckend. W. O.

Der Klappen-VW



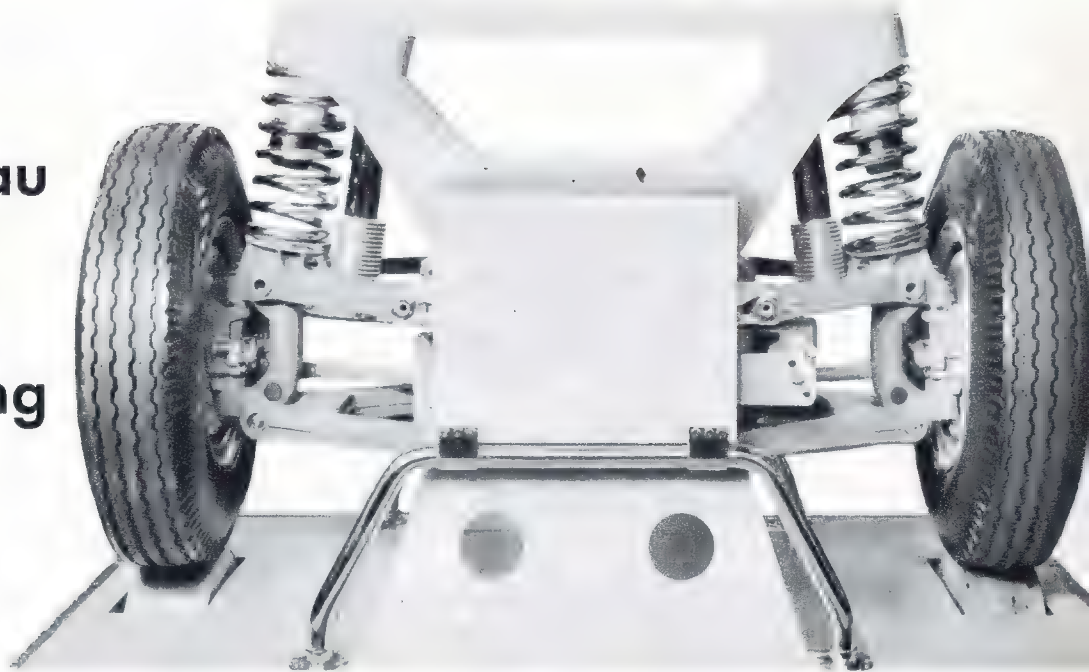




Dieser VW-Roadster stammt aus der Karosseriefabrik der Gebrüder Vergo in Villa Coldrerio (Chiasso, Schweiz) und ist besonders bemerkenswert wegen seiner Panoramascheibe. Die ist nämlich keineswegs nur ein normales Attribut zur Verschönerung des Wägelchens, sondern bildet darüber hinaus eine Einheit mit den Seitentüren. Will man also ein- oder aussteigen, so hebt man mit den Türen zugleich die Scheibe hoch. Warum sich der Konstrukteur diese etwas gewalttätige Lösung ausgedacht hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Wir verzeichnen sie lediglich als Kuriosum.

Fotos: degli Uberti

Der Nutzfahrzeugbau verläßt die Steinzeitfederung



Die Vorderachse des Krauss-Maffei-Omnibusses KMS 125 weist Einzelradaufhängung und Schraubenfederung auf. Gummihohlfedern begrenzen den Federweg nach oben hochelastisch, die Teleskopstoßdämpfer sind zwecks Wärmeabfuhr reich verrippt.

Auf den ersten Blick scheint es müßig, beim Nutzfahrzeug bessere Federungseigenschaften als bisher zu fordern. Indessen zeigt die neuere Entwicklung, daß man auch dort zu Federungssystemen tendiert, welche die Absage an Starrachse und Blattfeder bedeuten. Der Anstoß geht zweifellos vom Omnibus aus, nachdem dort das „Transportgut Mensch" heute größere Ansprüche stellt als noch vor wenigen Jahren. Diese Tendenz brauchte nicht auf den Lastkraftwagen überzugreifen, wenn sich nicht gerade in den letzten Monaten herauskristallisieren würde, daß der durch die Gesetzgebung propagierte und bevorzugte Sattelschlepper in Frontlenkerbauart Federungseigenschaften zeitigt, die einfach zu anderen Lösungen zwingen, wenn die Verkehrsunternehmer noch Fahrpersonal finden wollen, das gewillt ist, unter Umständen sogar körperliche Schäden hinzunehmen. Es sind also zwei gänzlich extreme Sparten des Nutzfahrzeugs, für welche die heute üblichen Federungssysteme als ungenügend erachtet werden.

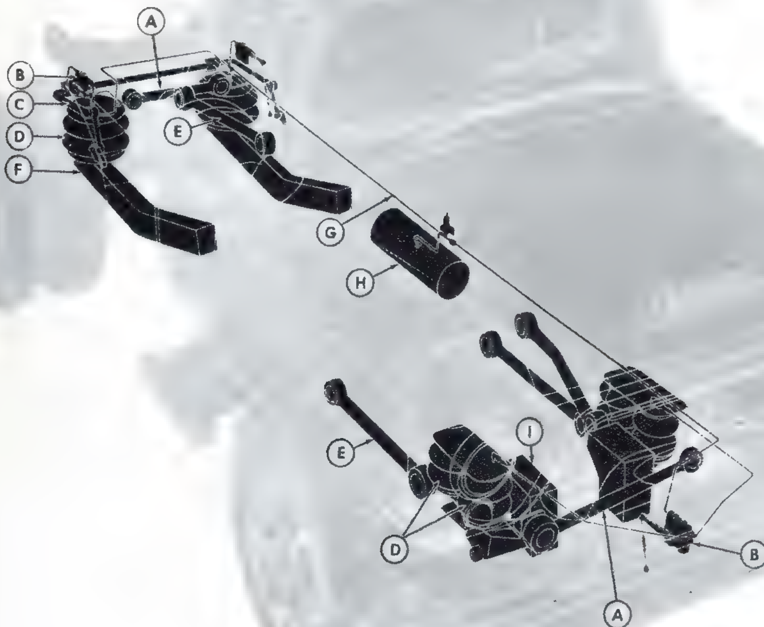
Im Grunde genommen bedient sich das normale Nutzfahrzeug noch genau derselben Radaufhängungen und Federungen wie zur Jahrhundertwende: nämlich der Starrachse und der Blattfederung. Das geschieht nicht ohne Grund, denn die an Längsblattfedern geführte Starrachse enthebt den Konstrukteur besonderer Radführungselemente; es gibt keine einfachere Lösung. Die Blattfeder selbst ist relativ billig herzustellen und durch Änderung der Blattzahl notfalls schnell an eine andere Belastung anzupassen. Umfassende Erfahrungen hinsichtlich der Werkstoffwahl und Wärmebehandlung liegen vor, und gegebenenfalls ist sogar der Dorfschmied in der Lage, behelfsmäßig Reparaturen vorzunehmen, was bei anderen Federelementen kaum der Fall sein dürfte. Andererseits muß die Blattfeder dort, wo sie aus Billigkeitsgründen auch die Führung der Achse übernimmt, Zusatzbeanspruchungen aufnehmen, welche die Aufgaben eines reinen Federelementes bei weitem übersteigen. Ihr Hauptnachteil ist darin zu sehen, daß die einzelnen Federblätter unter hoher Vorspannung aneinander anliegen und sich bei Belastungsänderung, also auch während des Federvorganges, gegeneinander verschieben müssen. Die dabei auftretende Reibung ist mit gemischten Gefühlen zu betrachten: Da der Reibungskoeffizient der Ruhe physikalisch bedingt wesentlich größer ist als während der Bewegung, bedarf es ziemlich grober Belastungsänderung, um die Gesamtfeder überhaupt im Sinne einer Federung nachgeben zu lassen — sie wirkt gegenüber leichten Fahrbahnstößen quasi als starrer Körper, was sich besonders bei leerem oder nur leicht belastetem Fahrzeug störend bemerkbar macht. Das Ansprechen der Federung ist ferner vom Schmierungszustand der Federblätter abhängig und damit von der Pflege der Blattfeder. Die auftretende Reibung kann zwar zum Zwecke der Stoßdämpfung erwünscht sein, sie ist aber von Faktoren beeinflußt, die der Konstrukteur später nicht mehr in der Hand hat.

Selbstverständlich ist es möglich, durch die Konstruktion als solche das Reibungsverhalten zu bestimmen. Der Personenwagenbau hilft sich durch Verminderung der Blattzahl bzw. durch künstliche Milderung der Eigenreibung, indem man zwischen die Federblätter Gummi- oder Kunststoffkörper legt. Vielleicht dürfte eines Tages sogar die Einblatt-Blattfeder zum Zuge kommen, wo natürlich keinerlei Reibung mehr auftreten kann. Beim Nutzfahrzeug mit seinen hohen Lasten sind die Voraussetzungen hierfür kaum gegeben, zumal man ja im selben Augenblick kostspielige Stoßdämpfer braucht, die man sich seither oft ersparen konnte. Um bessere Anpassung an die mitunter sehr schroff wechselnde Belastung zu erzielen, geht man allgemein dazu über, oberhalb der eigentlichen Blattfeder eine weitere Blattfeder anzuordnen, die erst bei höherer Belastung zum Anliegen kommt und die Federung dann als solche härter macht. Der Übergang zwischen beiden Federungssystemen ist allerdings hart und keineswegs ideal. Immer häufiger sieht man deshalb die Kombination einer Blatt-Hauptfeder mit sehr weich einsetzender Zusatz-Gummifeder (Hohlfeder). Es gelingt damit, die Federungscharakteristik ab einem bestimmten Federweg *allmählich* härter zu machen, so daß man von einer automatischen Anpassung der Federung an die Belastung sprechen kann. Freilich ist damit die eigendämpfende Blattfederreibung immer noch nicht aus der Welt geschafft, wenn sie auch viel schwächer in Erscheinung tritt, als wenn die Blattfeder allein für die Maximallast ausgelegt werden müßte.

Was die Wissenschaft für optimale Federungseigenschaften als notwendig erkannt hat, gilt selbstverständlich auch für das Nutzfahrzeug. Dazu gehört, daß die unabgefederten Massen (Räder, Achsen, Federelemente) möglichst leicht sein sollen. Der Automobilbau hat hieraus längst die konstruktive Anwendung gezogen, als er die sog. Einzelradaufhängung schuf. Sie steht somit auch beim Nutzfahrzeug zur Debatte, bedingt aber grundsätzlich exakte Führung jedes einzelnen Rades gegenüber den Kräften aus Fahrbahnstößen, Triebwerk (Antriebskräfte), Reaktionen des Wagenkörpers (Bremskräfte, Seitenkräfte aus der Fliehkraft) usw. Die Erfahrungen des Personenwagenbaus lassen sich direkt übertragen; es ist aber klar, daß solche Einzelradaufhängungen sehr viel teurer sein müssen und die Blattfeder sich allenfalls in Queranordnung damit kombinieren läßt, wenn letztere nicht gewaltige Zusatzverformungen (z. B. Verdrillung) erleiden soll. Nicht immer steht genügend Platz für die Radführungselemente zur Verfügung. Gleichwohl ist die Einzelradaufhängung bei Omnibussen stark im Vormarsch, wenigstens bei den Vorderrädern. Bei den Hinterrädern bedeutet das Verlassen der Starrachse zugleich Verlassen der Zwillingsbereifung und damit der gebräuchlichen 1:2-Achslastverteilung.

Der Kompromiß, die Starrachse beizubehalten, diese aber mittels besonderer Achsaufhängungen sorgfältig zu führen und eigendämpfungsarme Federelemente vorzusehen, ist recht naheliegend. Damit schiebt sich die Schraubenfeder, aber dem Prinzip nach auch der Torsionsstab und das Gummifederelement, in den Vordergrund. Als gutes Beispiel des deutschen Omnibusbaus darf hier der Mercedes O 321 H gelten, der zwar starre Achsen besitzt, dessen Vorderachse jedoch an einem langen Dreiecklenker in Längsrichtung und mittels eines Querstabes in Querrichtung geführt wird und gegen Schraubenfedern abgestützt ist. Teleskopstoßdämpfer übernehmen die Aufgabe der Schwingungsdämpfung. Als Hinterachse ist eine normale zwillingsbereifte Achse an Längsblattfedern vorgesehen. Ein ganz ähnliches Prinzip findet man an der Vorderachse des Henschel 160 USL. Vertreter der Einzelradaufhängung in Verbindung mit Schraubenfederung ist die Pekol-Bauart (Klatte, Orion, neuerdings Käßbohrer).

Die eigendämpfungsfreien Federelemente aus Stahl zwingen dazu, besondere Stoßdämpfer vorzusehen, wobei der Teleskopstoßdämpfer seiner günstigen Eigenschaften wegen besonders im Blickpunkt steht. Es ist allerdings weder einfach, solche riesigen Dämpfer zu entwickeln und des Wärmeanfalls Herr zu werden, noch die Dämpfer platzmäßig unterzubringen. Federmaterialien mit einer gewissen Eigendämpfung genießen deshalb mit Recht einige Beachtung. Hier ist die Gummifeder sehr aussichtsreich, sei es nun auf der Basis der Hohlfeder oder nach dem von Neidhart entwickelten Prinzip der Rosta-Federung, wie sie vom Schweizer Markt bzw. von den jüngsten Setraschöpfungen der Firma Käßbohrer her bekannt ist. Die Gummifederelemente lassen sich sehr elegant mit den Radführungsorganen



Schema der Luftfederung am General Motors-Sattelschlepper: A — Querstäbe zur Achsführung, B = Steuerventile für Niveau-Konstanthaltung, C = Stabilisatordrehstab, D = Luftbalg, E = Längslenker, F = vordere Luftkammer, G = Luftleitung, H = Druckluftbehälter, I = hintere Luftkammer.

(im Falle Rosta bzw. Käßbohrer Querlenker) kombinieren und erfordern geringsten Einbauraum. Die Federungscharakteristik ist hochprogressiv, sichert also gute Anpassung an die Belastung. Es kommt hinzu, daß die eigentliche Radaufhängung so gut wie wartungsfrei ist.

Ob das Schwergewicht auf der Entwicklung der Einzelradaufhängung oder des eigendämpfungsarmen Federelements liegen soll, steht noch dahin. Sicher ist nur, daß beides zusammen optimale Federungseigenschaften ergibt — nur handelt es sich dann um sehr teure Lösungen, zu deren Verwirklichung (und Absatz!) es einigen Mutes bedarf. Das Federelement mag auch aussehen, wie es will und noch so hochprogressiv sein — der Federweg erschöpft sich mit wachsender Belastung. Es bleibt aber eine Forderung der Idealfederung, daß nicht nur die Federhärte, sondern auch der Federweg von der statischen Belastung unabhängig bleibt. Das bedeutet umgekehrt, daß der Fahrzeugkörper gegenüber dem Boden stets denselben Abstand aufweist, gleich, ob das Fahrzeug voll belastet oder leer ist. Was den Omnibus anbetrifft, so wird man bei Linienomnibussen eine solche Eigenschaft sehr begrüßen, wie auch bei Lastkraftwagen eine konstante Ladehöhe angenehm ist, schon mit Blick auf eine Einheitshöhe der Laderampen. Sicher ist es denkbar, so etwas auf mechanischem Wege durch Verstellung der Radaufhängungsorgane in Abhängigkeit von der statischen Belastung zu erzwingen — der konstruktive Aufwand wäre jedoch sehr groß (daß der Gedanke als solcher sehr wohl erwogen wird, zeigt das Beispiel des Personenwagens Citroen DS 19, wo die Hydraulik in Verbindung mit einem Regelorganismus dazu verwendet wird, die Bodenfreiheit belastungsunabhängig konstant zu halten; auch eine Serie von Käßbohrer-Omnibussen für Texas scheint eine ähnliche Niveauregelung aufzuweisen).

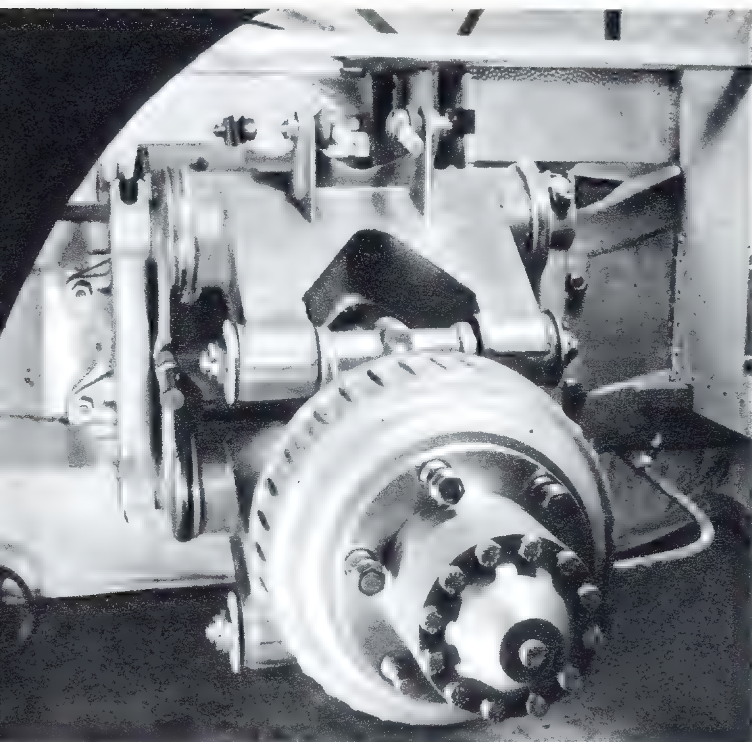
Was die Hydraulikanlage des Citroen für die Personenwagen ist, bedeutet für das schwere Nutzfahrzeug die Druckluftanlage, die hier ja auch schon weitgehend zur Bedienungserleichterung eingespannt wird (Bremsen, Schaltung, Handbremsverstärkung, Kupplungsbedienung, Türöffnen, Lenkhilfe usw.). Im gleichen Augenblick wird die Luft als Federelement interessant, die von Haus aus hochprogressive Federungs- und auf dem Umweg über die Verdichtungswärme auch dämpfende Eigenschaften mitbringt. Schon weit vor dem letzten Krieg lagen hier bemerkenswerte Lösungen vor (Faudi), und die Luftfederbeine der Flugzeuge bewährten sich recht gut. Die Luft wurde hier allerdings im Interesse deutlicher Progressivität sehr hoch vorgespannt, was hinsichtlich der Abdichtung bzw. des Luftnachpumpens einige Probleme aufwarf. Nach dem Kriege hat die Luftfederung nun gerade im Nutzfahrzeug von sich reden gemacht, und zwar bemerkenswerterweise im amerikanischen Omnibusbau. Von dem Vorhandensein einer Luftdruckanlage im schweren Nutzfahrzeugbau ausgehend, hat man die in den Federelementen herrschenden Luftdrücke so weit abgesenkt, daß die Luftdruckanlage jederzeit in der Lage ist, den Luftnachschub zu bewerkstelligen. Das erforderliche große Luftvolumen wurde durch Kammern im Fahrzeugrahmen geschaffen, mit denen die eigentlichen Federelemente, nämlich Luftbälge, direkt in Verbindung stehen. Man hat damit zwar auf eine spürbare Progressivität verzichtet und braucht gesonderte Stoßdämpfung, aber die Federelemente sind mechanisch nicht nennenswert belastet, die Abdichtung ist einfach und Luftverlust leicht von der zentralen Druckluftanlage her auszugleichen. Durch geeignete Steuerventile, die auf den Abstand zwischen Achse und Fahrzeugkörper reagieren, ist es sogar möglich geworden, die oben als erwünscht genannte Eigenschaft konstanter Ladehöhe zu erzielen. Diese Ventile sind mittels einer hydraulischen Bremseinrichtung so eingereguliert, daß sie mit zeitlicher Verzögerung ansprechen und nur statische bzw. langdauernde Achslaständerung ausgleichen, so z. B. ungleichmäßige Beladung und Querwölbung der Straße. Der Fahrzeugkörper bleibt stets horizontal, auch bei einseitiger Belastung.

Diese Luftfederung, die dem Ideal sehr nahe kommt, wurde von General Motors entwickelt und hat sich so bewährt, daß nicht nur ein führendes Omnibusunternehmen wie Greyhound lediglich noch luftgefederte Omnibusse in Dienst stellt, sondern auch der Lastkraftwagen, vorweg aber der Sattelschleppzug, damit ausgerüstet wird. Die Federungseigenschaften sind unvergleichlich gut, und die Anlage ist zu so hoher Reife entwickelt, daß die übliche Blattfederung bereits höhere Reparaturkosten aufweist. Unter solchen Aspekten ist es kein Wunder, wenn sich auch der europäische und nicht zuletzt der deutsche Omnibusbau intensiv mit der Luftfederung beschäftigt. Die deutsche Zubehörindustrie hat bereits Luftfederbälge (Continental, Metzeler) und Steuerventile (Westinghouse) entwickelt, und es sei nicht verschwiegen, daß zumindest ein Omnibus-Prototyp auf deutschen Straßen in Erprobung ist. Im Prinzip entspricht diese Luftfederung dem amerikanischen Vorbild, jedoch sind auch hier schon weitergehende Vorschläge gemacht worden, z. B. der, sowohl über wie unter die Achse Luftfederbälge zu setzen, die durch eine Luftkammer miteinander in Verbindung stehen. Gummihohlfedern gestalten die Federungscharakteristik hochprogressiv und erlauben niedrigere Betriebsdrücke in der eigentlichen Luftfederungsanlage (Mulco). Obwohl der amerikanische Konstrukteur um etliches voraus ist, versucht der deutsche doch, den Vorsprung aufzuholen.

Das Wettrennen um die Luftfederung ist also in vollem Gange. Dabei dürfte allerdings weniger die Sorge um das Wohlergehen des Omnibus-Fahrgastes oder gar des Fahrpersonals Pate gestanden haben als die Absicht, sich auf dem Weltmarkt nicht den Rang ablaufen zu lassen. Die Motive sind auch weniger entscheidend als die Tatsache selbst. Es ist jedenfalls bemerkenswert, daß der konstruktive Umschwung so schnell erfolgt, nachdem praktisch fünfzig Jahre lang herzlich wenig geschah. Mit der Entwicklung der Luftfederung mit allen ihren direkten und indirekten Vorteilen steht der Nutzfahrzeugbau sogar im Begriff, den Vorsprung des Personenwagens hinsichtlich der Federungseigenschaften mehr als aufzuholen. Und das sollte doch zu denken geben.

Dipl.-Ing. W. Buck

Käßbohrer verwendet beim Setra S 6 an sämtlichen Rädern Gummifederung: Querlenker, welche an der inneren Lagerung Gummikörper auf Druck beanspruchen (analog der Rosta-Federung)



Hydraulische Kraftübertragung in deutschen Nutzfahrzeugen

Die Reife des modernen Getriebes darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß das Getriebeproblem eigentlich noch recht unvollkommen gelöst ist. Es wäre nämlich wünschenswert, daß die Motorhöchstleistung bei *jeder* Fahrgeschwindigkeit verfügbar ist und sich das Getriebe hierauf automatisch einstellt. Da Leistung gleich Vortriebskraft mal Fahrgeschwindigkeit ist, muß (bei Annahme konstanter Vortriebsleistung an den Triebrädern) bei zunehmendem Fahrwiderstand die Fahrgeschwindigkeit abnehmen. Daran ist nichts zu ändern. Leider ist jedoch beim Verbrennungsmotor die Leistung eine Funktion der Drehzahl. War nun vorher Gleichgewicht zwischen Motorhöchstleistung und Fahrwiderstand bzw. Geschwindigkeit, so muß ein Anwachsen des ersteren — beispielsweise beim Übergang von der Ebene in eine Steigung — einen viel stärkeren Geschwindigkeitsrückgang zur Folge haben, als es dem Naturgesetz nach entspräche. Schuld sind die starre mechanische Kupplung zwischen Motor und Treibachse und die Leistungscharakteristik des Kolben-Verbrennungsmotors.

Je schwächer der Motor im Verhältnis zum Fahrzeuggewicht und je größer der Geschwindigkeitsbereich des Fahrzeugs, desto feiner muß die Abstufung des Getriebes sein, um für möglichst viele Fahrgeschwindigkeiten die Motorhöchstleistungsdrehzahl einstellen zu können. Kommt der Personenwagen mit drei oder vier Gängen (annähernd) aus, so braucht das schwere Nutzfahrzeug deren vier bis sechs und oft noch ein zweigängiges Zusatzgetriebe, so daß insgesamt acht bis zwölf Gänge verfügbar sind. So richtig das im Grunde ist, so ist es doch nicht gerade eine billige Lösung. Jeder Schaltvorgang bedingt zudem volle Konzentration des Fahrers, denn aus Billigkeitsgründen herrscht noch immer das Allklauengetriebe vor, bei dem die Schaltpausen genau zu beachten sind und Zurückschalten nur mit richtigem Zwischengasgeben möglich ist. Sowohl das Bedienen des Schalthebels selbst — bei Heckmotoren und Frontlenkerausführung muß das Schaltgestänge sehr lang und oft zwischengelagert sein — als auch der Kupplung erfordert größeren Kraftaufwand als beim Personenwagen. Auch sitzt der Fahrer steiler und kann schon deshalb nicht so bequem seine volle Beinkraft entfalten, wie das beim Lenken eines Personenwagens möglich ist. Erst langsam beginnt sich der Gedanke durchzusetzen, daß es schon ein Gebot der Fahrsicherheit ist, dem Fahrer durch Bedienungserleichterung entgegenzukommen, um damit Kräfte zu sparen, die Ermüdung herabzusetzen und die volle Konzentration für das Verkehrsgeschehen frei zu machen. Druckluftunterstützung der Kupplung, Synchrongetriebe, Gangvorwählung und automatische Getriebe sind das, was auf diesem Gebiet getan werden kann. Alle diese Dinge sind fertig entwickelt und ohne weiteres greifbar, verteuern aber naturgemäß den Anschaffungspreis, so daß Fahrzeughersteller wie -käufer nur zögernd davon Gebrauch machen.

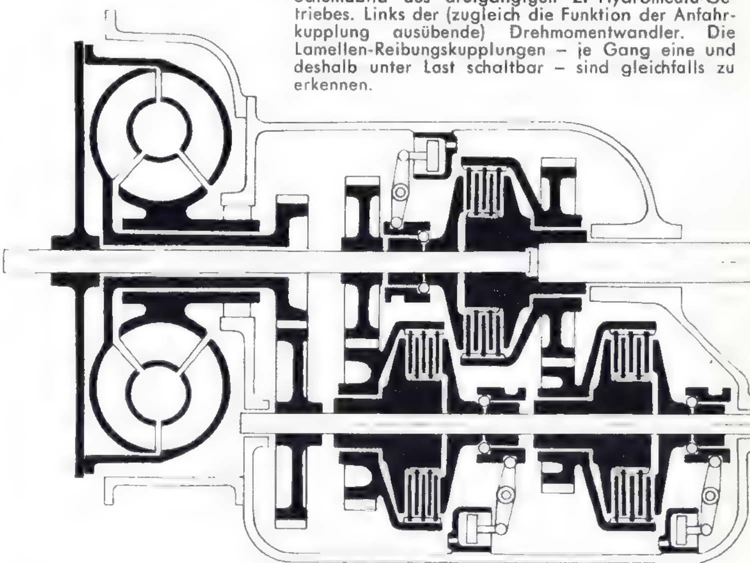
Nach wie vor sichert das Zahnradgetriebe die wirtschaftlichste Übertragung der Motorleistung zur Treibachse. Das muß nicht bedeuten, daß damit die gesamte Wirtschaftlichkeit am größten ist, weil die Übersetzungsstufen den Motor zwingen, unwirtschaftliche Drehzahl- und Lastgebiete zu durchlaufen. Die Bedienung solcher Getriebe ist, da man ja die Kupplung braucht, relativ umständlich. Ferner wird beim Kuppeln die Verbindung Motor/Treibachse unterbrochen, was zumindest zeitweiliges Aussetzen des Vortriebs zur Folge hat, aber — z. B. beim Zurückschalten im Gefälle — auch Gefahren in sich birgt. Eine automatische Kupplung würde zwar die Bedienung sehr vereinfachen, aber die letztgenannten Nachteile auch nicht umgehen. Das unter Last schaltende Getriebe, womöglich mit Gangvorwählung und Servobetätigung des eigentlichen Schaltvorganges (z. B. ZF-Media) kommt dem Ideal schon viel näher, bringt aber großen Bauaufwand und macht die Kupplung für das Anfahren und Anhalten trotzdem unentbehrlich. Gerade im Stadtverkehr, beispielsweise bei Linienomnibussen, ist das unangenehm.

Die Suche nach anderen Übertragungsmitteln ist deshalb verständlich. Man könnte an die Elektrizität denken, zumal der Elektromotor stufenlose Regelung und das Anfahren ohne Kupplung gestattet. Die elektrische Energie muß jedoch in Sammlern mitgeführt oder aus einem Oberleitungsnetz bezogen werden. Im ersten Fall ist das Fahrzeuggewicht sehr hoch oder der Aktionsradius gering, im zweiten Fall ist das Fahrzeug an das Stromnetz gebunden. Die Erzeugung der Energie in einem Verbrennungsmotor und Umwandlung in elektrische Energie mittels eines Generators setzt drei Energiewandler gleicher Leistung (Verbrennungsmotor, Generator, Elektromotor) und hohen Gewichts voraus, kommt also allenfalls für Spezialfahrzeuge in Frage.

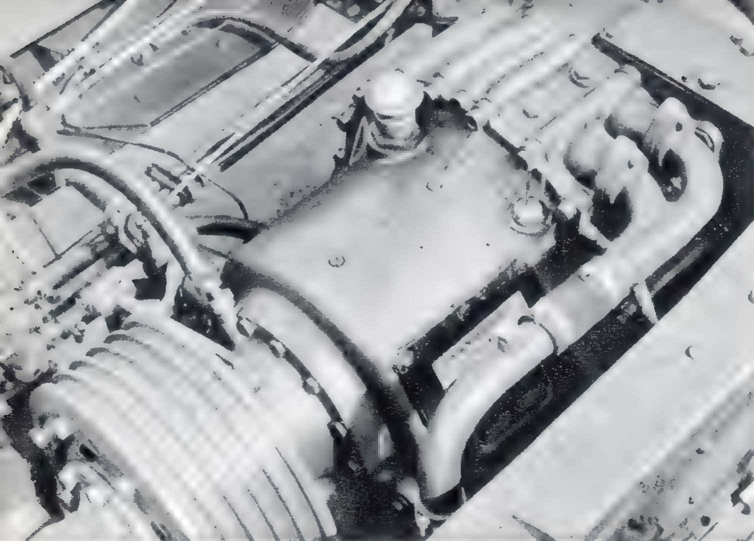
Als sehr aussichtsreich bietet sich die Hydraulik als Kraftübertragung an. Hier ist zunächst das hydrodynamische Prinzip zu erwähnen, das im internationalen Automobilbau reichlich Anwendung findet. Das Prinzip besteht darin, mittels eines Schaufelrades einen Ölstrom hoher Geschwindigkeit (aber kleinen Druckes) zu erzeugen. Die Strömungsenergie des Öls wird an ein Gegenrad abgegeben, das seinerseits mit der Treibachse verbunden ist. Durch entsprechende Umlenkung des Ölstroms kann das Abtriebsdrehmoment vergrößert werden, wodurch ein Übersetzungseffekt entsteht. Bis zum Aufbau entsprechender Strömungsenergie ist die Funktion einer Kupplung gegeben. Leider ist der Wirkungsgrad dieser Kraftübertragung nur in engen Grenzen vertretbar gut, so daß es in der Praxis nötig wird, ab bestimmten Drehzahlen und bestimmter Belastung die Hydraulik zu umgehen bzw. Motor und Treibachse mechanisch zu koppeln. Rückwärtsfahrt bedingt einen gesonderten mechanischen Rückwärtsgang, und es ist zweckmäßig, auch mindestens zwei mechanische Vorwärtsgänge vorzusehen, um speziellen Betriebsbereichen (langsame Gebirgsfahrt, Ausnützung der Motorbremsung im Gefälle) gerecht zu werden. Wo es auf große Wirtschaftlichkeit ankommt, muß der Einsatz der Hydraulik so beschränkt werden, daß das hydrodynamische Getriebe praktisch zum mechanischen Mehrstufengetriebe mit hydraulischer Kupplung wird, arbeitet letztere doch mit besseren Wirkungsgraden als der hydrodynamische Drehmomentwandler. Diese Lösung ist im ZF-Hydromedia-Getriebe verwirklicht, das zwei- bzw. dreistufig ausgebildet ist und hydraulische Kupplung hat. Geschaltet wird es mittels Vorwählung elektrisch, doch steht auch vollautomatische Schaltung zur Debatte.

Auf dem Gebiete der Hydrodynamik ist insbesondere die Firma Voith zu Hause, die sich des Getriebeproblems beim Nutzfahrzeug mit dem Diwabusgetriebe angenommen hat. Hier handelt es sich um einen hydraulischen Drehmomentwandler mit nachgeschaltetem zweigängigen Planetengetriebe (Normalgang, Berggang, Rückwärtsgang). Die vom Motor kommende Leistung wird über ein Differential einesteils über den hydraulischen Drehmomentwandler und anderenteils rein mechanisch an das Nachschaltgetriebe weitergegeben. Das Ganze ist so ausgeklügelt, daß der hydraulische Teil allmählich ausgeschaltet wird, sobald man in das Gebiet schlechter Wirkungsgrade gelangt. Beim Anfahren übernimmt die Hydraulik die Funktion der Kupplung. Durch die sinnreiche Leistungsverzweigung liegen die Wirkungsgrade überall höher als bei reiner hydraulischer Übertragung. Die Gänge werden mit Vorwählung durch Druckluft geschaltet, das Getriebe ist zwecks Kühlung an das Kühlsystem des Motors angeschlossen. Der hydraulische Wandler kann von Hand gesperrt werden, wodurch direkte mechanische Verbindung zwischen Motor und Treibachse hergestellt wird. Der Motor kann also im Gefälle bremsen und notfalls mit Motorbremse ausgerüstet sein, was aber bei diesem Getriebe nicht erforderlich ist, da im Berggang der Wandler mit dreifacher Drehzahl als Wirbelbremse mit sehr starker Wirkung läuft. Bei eingehenden Versuchen im Linienbetrieb hat sich gezeigt, daß das Diwabus-Getriebe raschere Beschleunigung erlaubt (Wegfall der Schaltpausen) und daß 30 % Gefälle mit 23 km/st befahrbar waren, ohne Zuhilfenahme der Betriebsbremse. Die Entwicklung des hydrodynamischen Getriebes nach dem Differentialprinzip erscheint also sehr aussichtsreich.

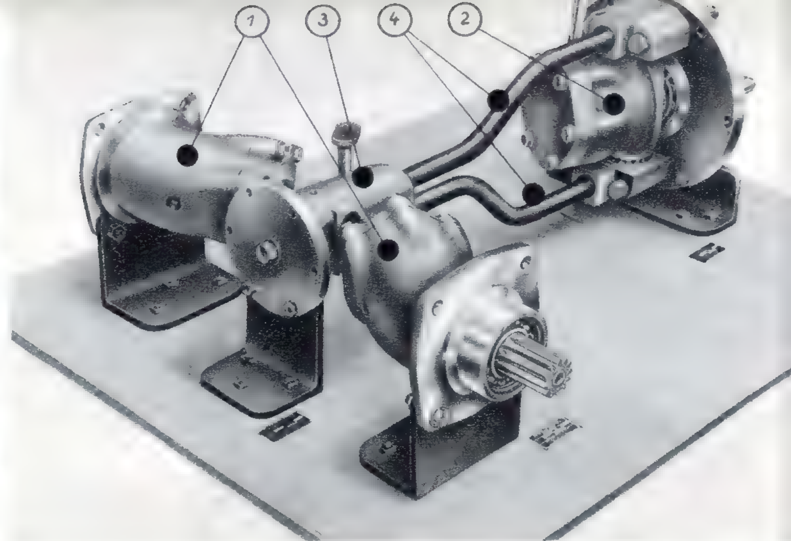
Daneben verdient das hydrostatische Prinzip vielleicht noch größere Beachtung. Auch hier wird zur Leistungsübertragung ein Ölstrom, allerdings mit kleiner Strömungsgeschwindigkeit und sehr hohem Druck, verwendet. Erzeugt wird der Ölstrom in einer Hochdruckpumpe und dann mittels Leitungen an einen oder mehrere Ölmotoren, die beispielsweise in den Treibrädern untergebracht sein können, weitergeleitet. Die Verluste in der Übertragung sind geringer als beim hydrodynamischen Prinzip, so daß das hydrostatische Getriebe gerade im Nutzfahrzeug gut denkbar ist. Der Wirkungsgrad ist allerdings von der Sorgfalt der Bearbeitung sowohl der Pumpen- wie der Motorelemente außerordentlich



Schemabild des dreigängigen ZF-Hydromedia-Getriebes. Links der (zugleich die Funktion der Anfahrkupplung ausübende) Drehmomentwandler. Die Lamellen-Reibungskupplungen – je Gang eine und deshalb unter Last schaltbar – sind gleichfalls zu erkennen.



Das Voith-Diwabus-Getriebe in einem Büssing 6000 T-Trambus. Der Wandler ist an das Kühlsystem des Motors angeschlossen, Normal- und Berggang werden über Druckluft geschaltet.



Die Kraftübertragung des Güldner-Hydrocar. 1 = Ölmotoren, 2 = Ölpumpe mit variablem Schwenkwinkel, 3 = Verteilergehäuse mit Drehschieber (Freilauf der Achse) 4 = Druck- bzw. Saugleitungen.

stark abhängig (Dichthalten, Ölverluste etc.). Arbeitete man anfangs mit Messer- bzw. Kapselpumpen, so sah Nübling beim Klatte-Omnibus innenverzahnte Räder vor. Dieser Omnibus hatte eine zentrale Ölpumpe und in den Rädern Ölmotoren, also Allradantrieb. Leider konnte das Nübling-Getriebe durch wirtschaftliche Schwierigkeiten der Firma Klatte vorerst nicht weiter entwickelt werden.

In der Werkzeugmaschinenbranche hat das hydrostatische Getriebe, von Prof. Thoma entwickelt, bereits Jahrzehnte der Bewährung hinter sich. Thoma verwendet Kolbenpumpen, deren Pleuel kugelig am Antriebsflansch angeordnet sind; sie arbeiten in einem Zylindergehäuse, dessen Mittelachse um einen Winkel gegenüber der Achse der Antriebswelle versetzt ist, das aber mit der Drehzahl des Antriebsflansches umläuft. Durch die Winkelverstellung führen die Kolben hin- und hergehende Bewegungen im Zylindergehäuse aus, wobei der Achsenwinkel den Hub und damit die Ölfördermenge bestimmt. Er ist stufenlos verstellbar. Beim größten Winkel (25—30°) ist die Fördermenge am höchsten, beim Winkel 0° (An- und Abtriebsachse stimmen überein) ist keine Förderung vorhanden, wodurch der Ölstrom unter Druck stehen bleibt (beim Fahrzeug-Stillstand). Wird das Zylindergehäuse nach der anderen Seite geschwenkt, so kehrt der Ölstrom seine Richtung um (Rückwärtsfahrt). Die Fördermenge bestimmt also die Fahrtgeschwindigkeit, wobei die Antriebsdrehzahl der Pumpe konstant bleibt. Der Ölmotor hat genau denselben Aufbau, nur ist der Achsenwinkel konstant und damit auch die Schluckmenge. Das Thoma-Getriebe ist natürlich ebenso als reine Pumpe mit fester oder variabler Fördermenge zu verwenden und im Werkzeugmaschinenbau oft zu finden. Solche Getriebe sind übrigens in Spezialfahrzeugen, so z. B. in Schneefräsen und -räumern, mit besten Erfolgen versucht worden. Besonders wichtig ist dabei, daß die Drehzahl des antreibenden Motors konstant bleiben kann, Fahrgeschwindigkeit bzw. Vortriebskraft aber durch Verstellung der Fördermenge stufenlos im Sinne des Idealgetriebes geregelt werden können.

Eine weitere Anwendung hat das Thoma-Prinzip in einem Lastkarren „Hydrocar" der Firma Güldner gefunden. Die hydraulische Kraftübertragung wurde von Güldner gemeinsam mit der Firma Saalmann & Sohn GmbH in Velbert/Rhld. entwickelt, welch letztere die sog. Hydro-Stabil-Pumpen und -Getriebe fertigt. Ihre Hochdruckpumpen nehmen bei konstanter Fördermenge Leistungen bis zu 40 PS bei Fördermengen von 268 Liter/min und 80 atü Betriebsdruck auf, bei variabler Fördermenge Leistungen bis 35 PS bei 235 Liter/min Fördermenge mit 80 atü Betriebsdruck. Noch interessanter sind natürlich die Getriebe, die für Antriebsleistungen von 2,5—35 PS entwickelt wurden. Das größte von ihnen läßt eine Regelung der Abtriebsdrehzahl von ± 1100 Touren bei 1500 U/min Antriebsdrehzahl zu. Das größte Abtriebsdrehmoment beträgt bei 100 atü Betriebsdruck 29,6 mkg, aber auch Überlastbarkeit auf das Doppelte ist möglich. Sowohl Pumpen als auch Getriebe können kurzfristig mit 250 atü Betriebsdruck arbeiten. Die Pumpen haben Gesamtwirkungsgrade von ungefähr 95 %, die Getriebeeinheiten 85—88 %. Zum Teil werden schon Getriebe mit 50 PS Antriebsleistung gebaut, in Entwicklung sind sogar solche für 100 PS.

Soweit Hydro-Stabil-Getriebe für Fahrzeuge gedacht waren, fanden sie zunächst bei langsamen, gleislosen Flurfördermitteln Verwendung. Schon 1955 zeitigte die Zusammenarbeit mit Güldner ein kleines Transportfahrzeug, dem jetzt der „Hydrocar"-Pritschen-Transporter beigesellt wurde. Das Fahrzeug hat einen luftgekühlten 6 PS-Dieselmotor und 2 Tonnen Tragkraft. Jedes Hinterrad besitzt einen Ölmotor, der von der direkt am Motor angeflanschten Pumpe gespeist wird. Ein Differential ist nicht nötig, da die Gesamtschluckmenge für beide Räder in der Kurve dieselbe bleibt. Die Bedienung ist natürlich außerordentlich einfach, denn ein einziger Hebel sorgt für stufenlose Regelung der Geschwindigkeit bis zum Anhalten (Fördermenge = 0) einschließlich Rückwärtsfahrt. Auch die Betriebsbremse kann entfallen! Der Motor läuft mit konstanter Drehzahl, und das Fahrzeug gibt mit 6 PS 600 kg Zugkraft am Haken her, läuft unter Last bis 15 km/st und steigt bis zu 15 % mit Last. Der Verbrauch ist mit 0,6 bis 1,5 Liter/st außerordentlich gering.

Gewiß handelt es sich hier um ein Spezialfahrzeug kleiner Leistung; es läßt aber doch die Vorteile des hydrostatischen Antriebs klar erkennen: stufenlose, höchst einfache Regelung der Fahrgeschwindigkeit, Verzicht auf die Betriebsbremse und nicht zuletzt sehr günstige Betriebsbedingungen für den Motor, der praktisch in seinem wirtschaftlich optimalen Tourenbezirk laufen kann. Da die hierbei abgegebene Leistung allerdings nicht immer voll gebraucht wird, läßt sich wohl die zusätzliche Regelung der Motorleistung in der Praxis nicht umgehen bzw. müßten Leistungs- und Geschwindigkeitsregulierung im Endstadium des hydrostatischen Getriebes automatisch gekoppelt werden. Fest steht auf jeden Fall, daß weder die mechanische noch die hydrodynamische Kraftübertragung so entscheidende Vorteile zu gleicher Zeit und ohne großen zusätzlichen Bauaufwand erbringen. Solange die Gasturbine mit ihrer günstigen Drehmomentcharakteristik noch nicht spruchreif ist, eröffnet die hydrostatische Kraftübertragung Aussichten, die des planmäßigen Verfolgens wert sind. Durch die drohenden Maß- und Gewichtsbeschränkungen wird die Nutzfahrzeugindustrie ohnehin gezwungen sein, auch beim Triebwerk den Hebel anzusetzen, um durch Herabsetzung des Verbrauchs größere Rentabilität des Fahrbetriebs zu erzielen. Eine Ölhochdruckanlage im Fahrzeug stellt ja ferner ein bequemes Reservoir für alle möglichen Servozwecke — von der Hilfslenkung bis zur Anhängerbremse, zum Kippaggregat oder zur Niveauverstellung der Federung — dar. So ist denn das hydrostatische Übertragungsprinzip in mehrfacher Hinsicht zukunftsträchtig und verdient mehr Beachtung als bisher. *B.*

Hard-Top-Porsche



Walter Glöckler, der ehemalige Frankfurter Rennfahrer, hat seinen Porsche-Speedster mit einem originalamerikanischen Kunststoffdach (kostet etwa 500 Dollar), mit echten Drahtspeichenrädern und einem Rennwagenlenkrad aus Holz mit Aluminiumkern versehen.

Unser Test: FIAT 600 MULTIPLA

Wenn auch der Fiat 600 genügend bekannt sein dürfte, so müssen hier doch dessen wesentliche Merkmale wiederholt werden, um den Unterschied zwischen dem 600 und dem Multipla klarer herausstellen zu können. Unverändert übernommen wurde der wassergekühlte Vierzylindermotor, der bei 633 ccm und der relativ hohen Verdichtung von 7:1 eine Leistung von 19 PS bei 4600 U/min abgibt, sich aber trotzdem auch mit normalem Kraftstoff klingelfrei fahren läßt. Dem Hecktriebsatz ist man treu geblieben, wobei der Motor hinter dem Getriebe vor der Hinterachse liegt. Das Vierganggetriebe ist in den oberen drei Gängen synchronisiert, unterscheidet sich jedoch vom Getriebe des 600 durch schwächere Übersetzung des III. und IV. Ganges, nachdem die Hinterachsübersetzung deutlich stärker ist als beim 600 (6,43:1 gegen 5,38:1). Man hat auf diese Weise in den unteren Gängen gute, dem höheren Gesamtgewicht angeglichene und dem 600 ebenbürtige Bergsteigefähigkeit, in den oberen Gängen aber trotzdem Endgeschwindigkeiten, die sich von denen des 600 nicht allzu kraß unterscheiden. Wie beim 600 macht es die Achskonstruktion bzw. die Radaufhängung erforderlich, daß die Halbwellen zu den Rädern am Differential kardanisch angetrieben und an den Rädern elastisch angelenkt werden.

Die Führung der Räder läßt deutlich erkennen, daß man bei Fiat „Kleinwagen" nicht mit „Primitivfahrzeug" verwechselt hat. Die einfachste Führung der Hinterräder wäre die normale Pendelachse gewesen, nachdem eine Starrachse bei Heckantrieb ja ausscheidet. Man hat sich jedoch für die Führung der Räder an Lenkern entschlossen, deren Drehachsen schräg zur Wagenlängsachse angeordnet sind, und zwar in dem Sinn, daß ein Durchfedern des Hinterrades eine leichte Verkürzung des Radstandes auf dieser Wagenseite zur Folge hat. Diese Eigenart der Radaufhängung dient dem sicheren Untersteuern des Wagens, der durch seinen Hecktriebsatz (hohe statische Hinterachslast) in dieser Beziehung zunächst nicht begünstigt ist. Die Vorderräder hängen an reinen Querlenkern — im Gegensatz zum 600, der unten ja eine Querblattfeder aufweist. Auch das ist typisch für die Sorgfalt, mit der man den Multipla entwarf, denn die Lösung mit Doppelquerlenkern und Schraubenfeder ist teurer als die des Viersitzers. Hätte ein deutscher Konstrukteur die gleiche Aufgabe gehabt, so hätte bestimmt der 600 die Schraubenfeder und der Multipla die Blattfeder bekommen, weil es sich bei einem Kleintransporter ja doch um ein „halbes Nutzfahrzeug" handelt. Dafür darf der Multipla aber für sich in Anspruch nehmen, schon im unbelasteten Zustand Federungseigenschaften aufzuweisen, wie sie unsere Kleintransporter allenfalls unter voller Last haben. Die Teleskopstoßdämpfer sitzen hinten wie vorn in den Schraubenfedern, vorne fehlt auch der Stabilisator nicht.

Die Aufgabenstellung des Multipla lautete, unter Verwendung einiger Aggregate des 600 sechs Personen genügend Platz zu verschaffen. Der Hecktriebsatz und die Hinterachse lagen fest, auch der hintere Karosserieüberhang. Da auch die hintere Spurweite gegeben war, blieb nur die Lösung, dreimal zwei Sitze hintereinander anzuordnen. Die Lenkungscharakteristik und die Wendigkeit (8,8 Meter Drehkreis) wollte man erhalten, so daß auch der Radstand bleiben mußte. Die vordersten beiden Sitze kamen deshalb fast über die Vorderachse, was eine Änderung der Lenkung nach sich zog. Im Gegensatz zu deutschen Kleintransportern liegt die Lenksäule des Multipla ziemlich flach; vom Lenkgetriebe geht rechtwinkelig eine Welle nach unten zur Lenkhebelei, die ziemlich umständlich ausfallen mußte (die Spurstangen liegen hinter der Vorderachse). So bringt die Multipla-Lenkung ziemlich viel Eigenhemmung mit und gibt bei leerem Wagen wenig Gefühl für die Geradeausstellung der Vorderräder. Mit 3¼ Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie jedoch ein guter Kompromiß zwischen Direktheit und Leichtgängigkeit, man gewöhnt sich schnell an sie und läßt sich durch sie bald zum forcierten Fahren verleiten, zumal die Straßenlage des Multipla das leicht gestattet.





Die Bremsen wurden gegenüber dem 600 in ihrer effektiven Fläche vergrößert und an das höhere zulässige Gesamtgewicht angepaßt. 665 cm^2 sind für 1165 kg Gesamtgewicht des voll belasteten Wagens erstaunlich; es ergibt sich eine kleinere spezifische Beanspruchung als beim Viersitzer. Die Pedalkräfte für die Fußbremse sind gering (um 25 kg) — die Wirkung aber groß: Bei Stoppbremsung ließen sich mittlere Bremsver-

zögerungen des (allerdings nur auf 920 kg ausgelasteten) Wagens von 8,5 m/sec² erzielen, ohne daß ein seitliches Ausbrechen zu beobachten war. Die Handbremse wirkt über Seile auf eine Bremstrommel am Getriebeende; sie selbst ist in Wagenmitte angebracht und vom Fahrersitz aus bequem zu erreichen.

Auch die Karosserie ist nicht auf sparsam gemacht. Dafür zeugen zunächst einmal die vier Türen. Sie sind am gemeinsamen Mittelpfosten angeschlagen, so daß die vorderen entgegen, die hinteren in Fahrtrichtung öffnen. Der Einstieg durch die hinteren Türen ist höchst bequem, während Fahrer und Beifahrer infolge der hohen Radkästen für die Vorderräder eine kleine sportliche Leistung vollbringen müssen. Übrigens stand uns als Testwagen der reine Kombiaufbau zur Verfügung, also mit zwei Sitzbänken und hinterer Ladefläche. Die Sitzbank erwies sich im und richtig. Mit 30 cm Abstand der Sitzkante der Mittelbank zur Vorderbankrücklehne ist für hinten ausreichende Kniefreiheit gegeben. Vorn maß ich 1240 mm Ellbogen- und 1280 mm Sitzbreite, hinten jeweils 1230 mm Ellbogen- bzw. Sitzbreite. Die Rücklehne der Fahrerbank ist in drei Schrägen verstellbar. Sämtliche Fenster in den Türen gehen zu öffnen, vorn mittels Kurbel, hinten sind Schiebefenster vorgesehen, deren Hälften je für sich geöffnet werden können. Die Leseleuchte im Rückblickspiegel dient zugleich als automatische Innenleuchte beim Öffnen der Fahrertür, während die zwei Innenleuchten in Höhe der Rücklehne der zweiten Sitzbank getrennt eingeschaltet werden müssen. Übrigens hat auch der Motorraum seine Innenbeleuchtung.

Wenn man die Karosserie im Detail betrachtet, ist überall sorgfältige Arbeit zu konstatieren. Der Aufbau in Ganzstahl ist selbsttragend, woraus der heraus der Schlüssel abgezogen werden kann, ohne daß die Zündung eingeschaltet ist. Es kann im Anfang ohne weiteres passieren, daß man beim Schlüsselabziehen die Standlichter einschaltet und brennen läßt.

Um so erfreulicher ist die sonstige Ausstattung. Ich fange gleich mit der Heizung an, die man getrost als Muster für alle Heizungen von Fahrzeugen dieser Größenordnung ansehen kann: reichliche Luftmengen, je für Fahrer und Beifahrer getrennt regulierbar, selbstverständlich Scheibenentfrostung und feine Regulierung der Wärmemenge mittels eines zentralen Hahns, Umstellung von Scheiben- auf Fußraumbeheizung. Das 400 mm im Durchmesser große, schmalkränzige und zweispeichige Lenkrad trägt in der Mitte den Hupknopf. Vor der Lenksäule ist die Instrumentengruppe zu einer Einheit zusammengefaßt: ein großer Tachometer mit Kilo-



Die von uns getestete Ausführung der Multipla wies zwei Sitzbänke mit kleiner hinterer Ladefläche auf. Im Gegensatz zu vielen anderen Kombi-Ausführungen brauchen die Sitze nicht völlig abmontiert zu werden, wenn man das Fahrzeug zum Warentransport benutzen will. Vielmehr wird beim Multipla ganz einfach die zweite Sitzbank nach vorn in die Höhe geklappt und die Rückenlehne nach unten gelegt, womit sich dann eine ebene Bodenfläche mit stabiler vorderer Stahlblechwand ergibt, die für die Aufnahme einer Unmenge von Wagen und auch ziemlich sperriger Güter bequem verwendbar ist. Die Bilder zeigen, wie leicht das Beladen durch die breiten Türen vor sich gehen kann.

Notfall auch für drei Personen als breit genug, ferner um sehr viel besser und kräftiger gepolstert als die Vorderbank. Die hintere Sitzbank kann senkrecht nach vorn, ihre Rücklehne aber flach nach unten geklappt werden, so daß hinter der Vorderbank für den Fall des reinen Warentransportes eine stattliche, ebene Ladefläche zur Verfügung steht, die von den Türen aus bequem zu beladen geht. Bei der sechssitzigen Ausführung sind Einzelsitze vorgesehen, die aber in derselben Manier umgeklappt werden können und dann gleichfalls einen ebenen Boden ergeben. Das Ganze ist außerordentlich gescheit gemacht, denn die Umwandlung vom Personen- zum Transportauto geht sehr viel eleganter vor sich, als wenn die Sitze ganz entfernt werden müßten. Die Vorderbank, direkt über den Vorderrädern angeordnet, ist nicht verstellbar, doch erwiesen sich die Platzverhältnisse zu den Pedalen und zum Lenkrad für meine Größe (1,72 m) als angenehm aus auch das relativ geringe Eigengewicht des Multipla resultiert (er brachte vollgetankt 720 kg auf die Waage). Nirgendwo kann der Hang zur Primitivität nachgewiesen werden. Jede Tür außer der Fahrertür ist verriegelbar (letztere natürlich dafür verschließbar) und mit einem Zuggriff ausgestattet. Dank ziemlich hoher Fenster ist die Sicht von allen Plätzen gut. Vermißt wird jedoch eine Möglichkeit zum Aufhängen des Mantels oder der Jacke. Etwas zu einfach hat man sich auch die Lichtschaltung gemacht, wo der Zündschlüssel zugleich die Beleuchtung — Standlicht, Abblend-, Fernlicht — schaltet. Nicht nur, daß man mit der Hand sehr weit vom Lenkrad fort und im Dunkeln suchen muß — man ist beim Schalten auf Standlicht auch nicht ganz sicher, ob man nicht aus Versehen zugleich die Zündung wegnimmt. Außerdem hat diese Anordnung den Nachteil, daß man (ganz links) eine zweite Schaltposition für das Standlicht braucht, meterzähler, die Benzinuhr mit Warnleuchte für Reserve, die Warnleuchten für Ladekontrolle, übermäßige Kühlwassertemperatur und Öldruck. Die Fernlicht-Kontrolleuchte sitzt außerhalb dieser Instrumentengruppe, wie auch die Blinkerkontrolle direkt vom Blinkerschalter (Aufleuchten einer Birne im Kunststoffschalter) dargestellt wird. Auch dieser Schalter wäre in unmittelbarer Lenkradnähe besser untergebracht, doch ist sein Platz immer noch glücklicher als jener des Licht- bzw. Zündschloßschalters. Zwei Kippschalter stellen die Armaturenbeleuchtung bzw. die Scheibenwischer (parallel wischend, selbst abstellend) an. Wie bei allen Fiat-Typen fehlt auch das Handgas nicht. Anlasserzughebel wie Starterzug sitzen neben dem Handbremshebel, was bei Fahrzeugen mit Heckmotor ja nicht ungewöhnlich ist. Zur weiteren Ausstattung gehören zwei Sonnenblenden, eine (allerdings nicht übermäßig große) Ablagetasche in der linken Vorder-

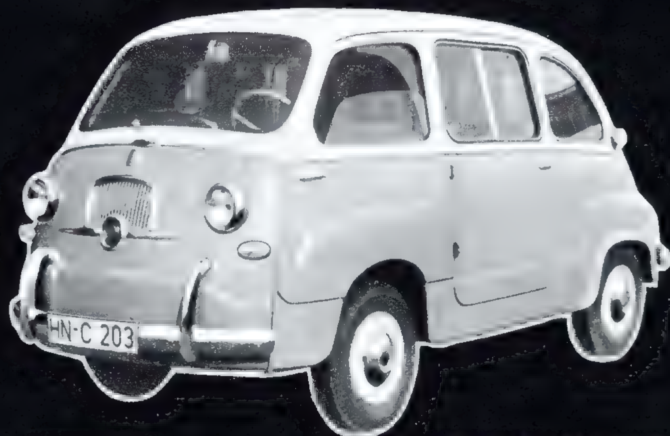
tür, Sekuritverglasung ringsum, verschließbarer Tankdeckel. Das Ersatzrad hat nebst Werkzeug und Wagenheber vor den Beinen des Beifahrers an der Wagenstirnwand Platz gefunden, wo es allen Befürchtungen zum Trotz keineswegs hindert und sich sogar noch als Ablagetasche für Fotoapparat u. a. „mißbrauchen" läßt. Die Vorderfenster haben, nachdem Ausstell-Dreieckfenster nicht vorgesehen sind, Windabweiser aus Zelluloid, um zugfreie Belüftung zu ermöglichen.

Doch nun zu den Fahreindrücken selbst. Natürlich hat man durch das Fehlen jeder Motorhaube und den unmittelbaren Blick auf die Straße (Frontlenkereigenschaft!) sowie durch den relativ hohen Sitz stets das Bewußtsein, nicht in einem Personenwagen, sondern in einem Kleintransporter zu fahren. Man sitzt jedoch als Fahrer bequemer, als es die beängstigend dünne Polsterung der Fahrerbank vermuten ließe. Aber die tadellose Federung des Wagens läßt die Sitzbank als solche offenbar erträglich werden. Auch die Lenkungseigenschaften erinnern an den Kleintransporter, da die Vorderräder direkt unter der Sitzfläche einschwenken. Es ist dies aber keineswegs unangenehm und bedarf nur kurzer Umstellung. Die Maschine läuft im Leerlauf sehr leise und in keinem Drehzahlbereich auffällig oder gar störend. Auch sonst erwies sich die Karosserie als ausgesprochen ruhig, frei von Klappergeräuschen und Dröhnen. Es könnte der Verdacht bestehen, daß die 12"-Bereifung federungstechnisch nicht glücklich sei, doch muß man schon durch ziemlich ausgewachsene Schlaglöcher fahren, um festzustellen, daß man mit Reifen kleinen Durchmessers tiefer in ein Loch gegebener Größe fällt als etwa mit einem 16"-Rad. Die Schraubenfederung hat man sich etwas kosten lassen, sie ist aber eigendämpfungsfrei und spricht eben auf leiseste Unebenheiten an, was gerade bei leerem Fahrzeug so frappant ins Auge fällt. Trotz der immens weichen Federung habe ich Durchschläge nur ein einziges Mal auf sehr schlechter Wegstrecke (Straßenbau) konstatiert, und auch sie hätte sich bei rücksichtsvollerer Fahrweise ohne weiteres vermeiden lassen. Dank dem vorderen Stabilisator ist die Seitenneigung in der Kurve sehr gering, trotz dem doch ziemlich hohen Gesamtschwerpunkt.

61,3 kg/PS als Leistungsgewicht für den voll ausgelasteten Multipla (6 Personen oder 5 Personen + 70 kg Gepäck, 4 Personen + 140 kg Gepäck, 2 Personen + 280 kg Ware oder Fahrer + 350 kg Ware) sind an sich kein gutes Vorzeichen für besondere Lebendigkeit eines Wagens. Theoretisch erschwerend kommt hinzu, daß der Multipla mit 90 km/st Katalog-Höchstgeschwindigkeit dazu auch ziemlich schnell ist. Bei insgesamt 920 kg Gewicht stoppte ich den Multipla sogar mit 95 km/st, mit 800 kg Gewicht dagegen mit 98 km/st, wozu es dann allerdings ziemlicher Geduld bedurfte. Die Beschleunigungsmessungen wurden alle mit 920 kg Gesamtgewicht, also etwa 200 kg Zuladung, durchgeführt, was ungefähr halber Auslastung entspricht (bei den Testwagen werden sonst die Beschleunigungsmessungen grundsätzlich mit zwei Personen, also gleichfalls halber Belastung, gemacht). Die Beschleunigungswerte sind viel besser als erwartet, insbesondere im Anfahrbereich. Ab Stand auf 40 km/st waren 9,5 Sekunden zu verzeichnen, auf 60 km/st 22,5 und auf 80 km/st 44 Sekunden. Das sind Werte, mit denen auch bei anderen (maschinell stärkeren, aber auch mehr transportierenden) Kleinlastern zu rechnen ist. Die Höchstgeschwindigkeit ließ sich innerhalb Minutenfrist nicht erreichen; man muß schon mit knappen 90 km/st zufrieden sein. Die Beschleunigungskurven ab 30 km/st fallen natürlich relativ günstig aus, da hier schon hohe Motordrehzahl vorhanden ist. Der vierte Gang ließ sich auch noch mit 20 km/st einwandfrei fahren. Das Beschleunigungsverhalten ist jedenfalls besser, als dies das theoretische Leistungsgewicht von 920 : 19 = 48,4 kg/PS erwarten ließ, vollends, wenn die echte Spitze von 95 km/st mit bedacht wird.

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

FIAT 600 MULTIPLA



MOTOR

4 Zylinder, Bohrung x Hub 60 x 56 mm, Hubraum 633 ccm, Verdichtung 7:1, Leistung 19 PS bei 4600 U/min, max. Drehmoment 4,0 m kg bei 2500 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitliche Nockenwelle (Kettenantrieb), Pumpenkühlung (Wasserinhalt 6,5 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 3 Liter), Nebenstrom-Ölfilter, Fallstromvergaser (Weber 22 DRA oder Solex C 22 BJCF), mechanische Kraftstoffpumpe, 29-Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 20 Amp.st., Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung (4600 U/min) 8,6 m/s, bei 100 km/st (5250 U/min) 9,8 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe (II. bis IV. Gang synchronisiert), Knüppelschaltung, Übersetzungen: I. 3,39, II. 2,10, III. 1,28, IV. 0,84; Rückwärts 4,28, Kegelradachsantrieb 6,43, Ölinhalt Getriebe 3 Liter, Differential 1,55 Liter, Hecktriebsatz (Motor hinter, Getriebe vor Hinterachse).

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, vorn Drehstabstabilisator, Reifen 5,20–12, Schnecken-Rollen-Lenkung (16,4:1), hydraulische Fußbremse, Bremsfläche 665 cm², Handbremse mechanisch auf Getriebe.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2000 mm, Spurweite 1225/1150 mm, Bodenfreiheit 150 mm, Außenmaße 3535 x 1450 x 1565 mm, Wendekreis-Durchmesser 8,8 m, Eigengewicht vollgetankt 720 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1165 kg.

Geschwindigkeit

I. Gang	0–20 km/st
II. Gang	5–25 km/st
III. Gang	10–55 km/st
IV. Gang	ab 20 km/st
Höchstgeschwindigkeit	95 km/st

Steigfähigkeit

I. 22%, II. 12,5%, III. 7%, IV. 3,5%.

Beschleunigung

0 bis 40 km/st	9,5 sec
0 bis 60 km/st	22,5 sec
0 bis 80 km/st	44 sec

Verbrauch

Normverbrauch	6,9 Liter/100 km
Testverbrauch	7,7 Liter/100 km

Leistungsgewicht

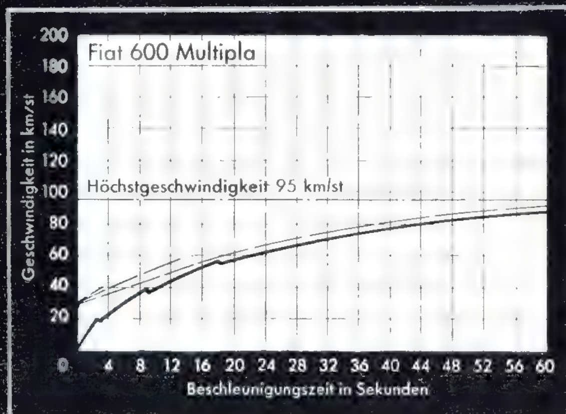
fahrfertig	37,9 kg/PS
voll belastet	61,3 kg/PS

Wartung (lt. Empfehlung der Betriebsanleitg.)

Inspektion	alle 1500 km
Ölwechsel	alle 5000 km

PREIS

Sechssitzer	DM 4 990.—
Viersitzer-Kombi	DM 4 890.—
zuzüglich Heizung	DM 180.—



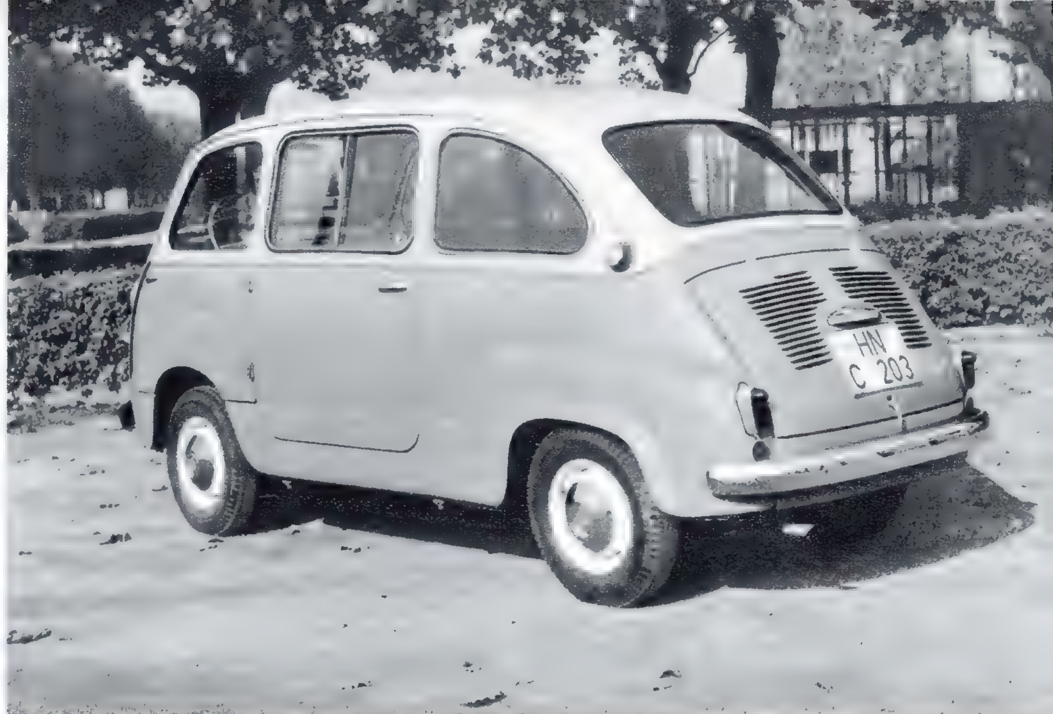
Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr .. DM 101.—

Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr ..... DM 120.— + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ..... DM 172.— + 5%





Ob es mit der Wirtschaftlichkeit ebenso bestellt ist, stand zunächst dahin. Nach der Faustregel „Verbrauch = 1% des Gewichts" wären 9—10 Liter/100 km zu erwarten gewesen. Das erste Tanken gab mir einen Stich ins Herz: über 11 Liter/100 km, und das nicht einmal bei ausgesprochenem Kurzstrecken- und Stadtbetrieb und sogar bei Fahrt ohne jede Last! Nachdenken und systematisches Suchen förderten den Fehler zutage: Die Luftklappe schloß nicht ganz, d. h. der Startvergaser lieferte kräftig mit. Die Leerlaufeinstellung war im Werk bei schönem Herbstwetter vorgenommen worden, während die ersten Testtage Rauhreif, Unter-Null-Temperaturen, dann wieder Nebel und alle jene Vorbedingungen brachten, die das Vergaser-Vereisen so begünstigen. Der Handgaszug federte zum Anschlag zurück, der Leerlauf stand für diese Witterungsverhältnisse zu langsam, das Nachhelfen mit der Starterklappe erschien mir unschön — kurz: Ich hatte an den ersten beiden Tagen nicht viel Freude und dafür mehr Bastelei, bis alles so war, wie ich's wollte. Ohne Kühlwasserthermometer gab die Maschine ja nur über die Heizlufttemperatur einigen Aufschluß über das Warmwerden des Motors, was die Dinge nicht eben vereinfachte (hier Mehrverbrauch durch leicht geöffneten Startvergaser, dort Absterben des Motors bei jedem Auskuppeln). Vom dritten Tage an gab's keine Anstände mehr, und der Verbrauch bewegte sich schön zwischen 7 und 8 Liter/100 km. Insgesamt kamen, wenn jener anormale Erstverbrauch gerechterweise ausgeklammert wird, 7,7 Liter/100 km Testverbrauch heraus. Auch dem Multipla blieb die Teststrecke nicht erspart, wieder auf 920 kg ausgelastet. Das Ergebnis sieht so aus: Stuttgart—Lindau mit 58,3 km/st Fahrschnitt (allerdings bei sehr schönem und trockenen Wetter), Verbrauch 7,2 Liter/100 km, wobei der Fahrschnitt zeigt, daß man auch mit 50 kg/PS ganz schön schnell vorankommen kann. Hier spricht es aber in erster Linie für die Fahreigenschaften des Multipla! Lindau—Mittenwald erbrachte bei 46,9 km/st Schnitt einen Verbrauch von 6,85 Liter/100 km, wobei allerdings sonntäglicher Verkehr herrschte. Der Verbrauch für die „schnelle" Strecke Mittenwald—München—Autobahneinfahrt West war mit 6,3 Liter/100 km unerwartet niedrig (52,9 km/st einschließlich Stadtumfahrt). Die reine Autobahnfahrt München—Stuttgart ließ sich mit 85,2 km/st bewältigen, und auch das spricht für die Zähigkeit des Multipla. Wenn ich noch dazusage, daß der Verbrauch dabei ganze 7,6 Liter/100 km betrug, so kann sich jeder an den Fingern abzählen, daß er mit dem Multipla auch ein sehr sparsames Fahrzeug erwirbt. Selbst im reinen Stadtbetrieb wurden 8 Liter/100 km nur gelegentlich leicht überschritten. Wenn der Multipla jedoch überwiegend voll ausgelastet seinen Dienst tun muß, wird der Verbrauch freilich in die Höhe rutschen.

Das Angebot an Kleintransportern bzw. Kombiwagen unter 20 PS ist nicht groß. Was den Multipla angeht, so ist er mit mehr als 90 km/st Höchstgeschwindigkeit, relativ guter Beschleunigung, seiner reichen Ausstattung, seinem durchdachten zweckmäßigen und vielseitigen Aufbau, seiner beachtlichen Federung, seiner sehr ordentlichen Straßenlage und seiner Wirtschaftlichkeit wert, bei der engeren Wahl genau ins Auge gefaßt zu werden. Fahrtechnisch ist das synchronisierte Vierganggetriebe eine große Erleichterung, und durch richtige Achslastverteilung und Radaufhängung ist man auch der früheren Tücken des Heckantriebs Herr geworden, so daß auch in dieser Beziehung der Multipla zu keinen Bedenken Anlaß gibt. *Dipl.-Ing. W. Buck*

Vom Umgang mit der Polizei

Als unsere kugelrunde Welt anfing, sich zu drehen, war alles noch paradiesisch. Alsbald müssen sich die Menschen aber bereits ähnlich verhalten haben wie heute, denn der Herr des Ganzen sah sich veranlaßt, zu verhindern, daß seine Ebenbilder sich gegenseitig auffraßen. So entstanden die zehn Gebote. Nachher ging es scheinbar leidlich, denn bisher haben sich Zusatzverordnungen erübrigt.

Die Menschen werden anscheinend mit jeder Umdrehung des Globus schlechter. Wie könnte es sonst dazu kommen, daß sie selbst täglich neue Verbote ersinnen, um sich in ihrer Bewegungsfreiheit zu behindern? Damit das auch alles sinnvoll werde, haben sie Leute aus ihrer Mitte genommen, in eine Uniform gesteckt, ein nachttopfähnliches Gebilde aufs Haupt gestülpt und Polizisten genannt. Das sind jene Fabelwesen, die bei der Einstellung den Geist eines altgriechischen Philosophen, die körperliche Gewandtheit eines Olympiasiegers, die Ruhe eines bayrischen Holzfällers, die Übersicht eines Generaldirektors der General Motors, den Mut eines spartanischen Legionärs und das Verantwortungsbewußtsein



„. . . wennse mir das nochmal erklären könnten, Herr Wachtmeister . . ." (Aus Main-Echo)

eines Finanzministers nachweisen sollen. Im übrigen wird ihnen zugedacht, Räuber und Mörder zu fangen, den Verkehr und sonst allerlei Durcheinander zu regeln, Kindern ans Licht der Welt zu helfen, Notschlachtungen vorzunehmen, Erhängte abzuschneiden und überhaupt immer dann gerufen zu werden, wenn es gar nicht mehr rundgehen will. Manchmal werden sie auch nicht gerufen. Dann sind sie einfach da, uns mit erhobener Hand sinnfällig vor Augen führend, wie schlecht die Menschen heutigentags sind.

Ein Rat unter Brüdern; Sie müssen lächeln, auch wenn Sie in ein strengdienstliches Gesicht schauen. Das wirkt entspannend. Man bedenke, daß Sie vielleicht der 137ste Sünder sind, von denen 135 dem Schutzmann gesagt haben, er solle sich nicht so aufplustern, schließlich lebe er ja nur von Ihrer Steuer. Schutzleute sollen nach dem Willen ihrer Erfinder Übermenschen für den Lohn eines Hilfsarbeiters sein. Die Kommiß-Typen sind wirklich nur vereinzelt unter ihnen. Aber es gibt viele, die der andauernden Pflaumerei müde sind und stur nach 08/15 ihren Dienst versehen, wie das Gesetz es befiehlt. Besonders

bei denen wirkt ein Lächeln wie ein warmer Regen. Nachher können Sie reden mit ihm wie mit Ihresgleichen.

Haben Sie Mist gemacht, kann er Sie belehren oder verwarnen. Hören Sie sich das an und bedanken Sie sich. Sie und die zehn Nächsten fahren am besten damit.

Er wird Ihnen vielleicht für Ihr Lächeln eine gute Fahrt wünschen. Es tut wohler, solcherweise mit den besten Wünschen des Staates weiterzufahren, als mit einer Stinkwut im Bauch und den Personalien im Notizbuch des anderen.

Ein freundliches Wort und ein fröhliches Grüßen kostet vielleicht ein wenig Überwindung, stänkern aber kostet Geld, ehrliches, hartes, sauer verdientes Bargeld.

Vor einigen Tagen noch konnten wir das am eigenen Leibe spüren. Auf der Fahrt von Paderborn nach Kassel eine der zahlreichen Umleitungen. Lkw über 3 Tonnen konnten geradeaus weiterfahren, alles was darunter kreuchte und fleuchte, sollte nach dem Willen irgendeines Verkehrsgewaltigen einen Umweg von 15 Kilometern fahren. Und wir hatten es wirklich eilig. Also geradeaus und gottesfürchtig weiter. Nach etwa 10 Kilometern begegnete uns eine „weiße Maus" im VW. Wir kieken uns an wie Heringe in Gelee und grinsen. Wie ertappte Schulbuben. Das Auge des Gesetzes in persona sah uns an: streng, vorwurfsvoll und unnahbar. Auf die Frage, ob wir das Umleitungsgebot nicht gesehen hätten, antworteten wir pflichtschuldigst und hörbar mit ja; und wir fügten hinzu, daß wir es genau betrachtet wirklich eilig hätten. Nunmehr nahm das Auge des Gesetzes einen Ausdruck an, den man nicht genau beschreiben kann. Jedenfalls war unser Schutzmann platt. „Sie sehen Ihre Übertretung also ein, ich muß Sie leider gebührenpflichtig verwarnen." „Leider" hatte er gesagt. Dann erfuhren wir noch, daß wir innerhalb einer Stunde das sechzehnte Fahrzeug auf diesem verbotenen Terrain waren, daß die anderen 15 aber das Umleitungsschild nicht gesehen haben wollten. Ihnen hatte er zünftige Anzeigen verpaßt.

Vater Staat macht nichts umsonst, und während der Schutzmann mit Ihnen mehr oder weniger freundliche Worte wechselte, konnte er nichts Besseres tun. Dafür müssen Sie zahlen. Daß Sie auch nichts Besseres tun konnten, kümmert den Staat nicht.

Wie teuer die Konversation kommt, liegt häufig an der Art, wie sie geführt wird. Das bestimmt nach dem Gesetz das Gesetz, nach der Lebenserfahrung der Schutzmann. Mittelbar zumindest. Ist er Ihnen freundlich gesonnen, arbeitet er für Sie kostenlos. Man sollte immer nach dieser Arbeitsweise trachten.

Er kann nach pflichtmäßigem Ermessen von empfindlichen Maßnahmen absehen, wenn die Schuld des Täters gering ist und die Folgen der Tat unbedeutend sind. Er kann! Aber er muß nicht.

Manchmal verlangt er auch ein paar Mark. Gleich auf der Stelle — oder binnen acht Tagen. Dafür erhalten Sie einen Zettel, auf dem steht, daß und weshalb Sie gebührenpflichtig verwarnt wurden. Damit ist der Fall ausgestanden. Weiterungen können sich nicht mehr ergeben.

Weigern Sie sich, die Gebühr zu zahlen, oder haben Sie dem Gesetz (vielleicht gar dem Schutzmann) allzusehr auf die Füße getreten, legt der beim zuständigen Gericht eine Anzeige vor. Sie erhalten dann, wenn Sie schon glaubten, es würde sich nichts mehr ereignen, einen Strafbefehl und dürfen eine Summe zwischen 1 und 150 DM zuzüglich Gerichtskosten zahlen.

Mit der Zahlung erkennen Sie alles als Recht an und haben darüber hinaus die Gewißheit, in irgendeiner Verkehrssünderkartei erfaßt zu werden.

Empfinden Sie das Recht aber als Unrecht, können Sie gegen den Strafbefehl mit einer entsprechenden Begründung Beschwerde einlegen. Dann kommt es zu einem Gerichtsverfahren, bei dem Sie die Ehre haben, mit „Angeklagter", manchmal auch mit „Herr Angeklagter" angesprochen zu werden.

Um in diesen nicht alltäglichen Genuß zu kommen, müssen Sie sich dorthin begeben, wo die Untat geschehen ist, Ihr Pech, wenn das 500 Kilometer von Ihrem Wohnort entfernt ist.

Werden Sie dann ehrlich verurteilt, können Sie gegen dieses Urteil Berufung einlegen. Dann entscheidet das nächsthöhere Gericht. Und danach können Sie nur noch zahlen — oder für ein paar Mark je Tag die Strafe absitzen.

Manchmal bekommt man freundliche Briefe, in denen steht, daß man da und da das und das Verbotene getan hat und dafür nun zahlen soll.

Für den Fall — wie für alle anderen — gibt es die berühmten zwei Möglichkeiten: Zahlen oder nicht.

Die erste ist die einfachste, allenfalls die unkomplizierteste. Bei der zweiten muß man sein Köpfchen, wie immer beim Autofahren, etwas anstrengen. Um bestraft zu werden, muß man nämlich zunächst einen strafbaren Tatbestand erfüllen (objektiver Tatbestand) und sich dabei irgend etwas gedacht haben (subjektiver Tatbestand). Was man getan hat, bekunden die Zeugen. Da ist wenig zu machen. Ob und was man sich aber gedacht hat, dafür gibt es keine Zeugen. Und schließlich kommt es auch vor, daß man nichts gesehen hat. Dann konnte man über den Fall auch nichts denken.

Zu sagen, man sei zur Zeit der angeblichen Untat gar nicht an jenem Ort gewesen, ist Ganovenpraxis und zudem auch ziemlich sinnlos. Unsere Schutzleute sind heute allgemein so auf Draht, daß sie in ihrer Strafanzeige Kennzeichen, Fabrikat, Farbe Ihres Wagens und andere Einzelheiten angeben. Daran gibt es meist nichts mehr zu deuteln. So verscherzt man sich mit absoluter Sicherheit die Sympathien des Gerichtes, und wer einmal gelogen hat, dem glaubt man nachher die reinste Wahrheit nicht mehr. Ehrlich währt am längsten — hier wie überall. *B—d*



„Wie ich schon sagte, Herr Wachtmeister: es klappt heute auch wirklich gar nichts!" Zeichnung: Leihberg

Noch ein Kreuz

Eine neue Kleeblattkreuzung wurde bei Kamen im Herzen Westfalens dem Verkehr übergeben. Sie bildet einen Teil der geplanten „Hansa-Linie" Hamburg–Bremen–Osnabrück–Hagen–Wuppertal–Köln, die hier die Autobahn Hannover–Essen kreuzt. Ein kurzes Teilstück vom Kamener Kreuz bis Unna wurde jetzt fertiggestellt. Foto: Keystone



Zubehör im Examen

Fünfte Folge

C-Miles

Dieses Anzeigeinstrument hieß früher Mile-O-Meter. Es soll den Benzinverbrauch in Liter/100 km anzeigen und dadurch dem Fahrer ermöglichen, seine Fahrweise rationell zu gestalten.

Im Januar 1955 wurde also das alte Mile-O-Meter eingebaut. Zunächst wurde konstatiert, daß der Benzinverbrauch bei einer Meßstrecke von jeweils 10 Tagen, die rund 1000 Kilometer entsprachen, um genau 0,5 Liter/100 km absank, wenn dauernd nach dem Mile-O-Meter gefahren und der kleine Zeiger dauernd beobachtet wurde.

Damit kommen wir zur Funktion dieses Instrumentes. Es ist praktisch weiter nichts als eine Vacuumdose, die einerseits mit einem Zeiger, andererseits durch einen Vacuumschlauch mit der Ansaugleitung verbunden ist. Das neue C-Miles-Instrument unterscheidet sich von der alten Mile-O-Meter-Ausführung durch ein übersichtlicheres Zifferblatt (laut Prospekt für jeden Wagentyp besonders geeicht) und durch einen anderen Anschluß an die Ansaugleitung. Während früher zwischen Vergaser und Ansaugrohr ein Flansch mit einem Anschlußnippel dazwischengebaut werden mußte, erfolgt jetzt der Anschluß mittels Schraubnippels direkt in die Ansaugleitung. Vorteil: der enge Knick des Vacuumschlauches fällt weg, und dieser selbst liegt nicht mehr in unmittelbarer Nachbarschaft der Lichtmaschine. Damit ist die einzige Störungsquelle, die im anderthalbjährigen Betrieb auftrat — nämlich daß das letzte Ende des Vacuumschlauches immer mal abgeschnitten werden mußte, weil er durch die Hitze undicht geworden war, beseitigt. Nachteil: Ansaugrohr muß jetzt bei der Montage ausgebaut werden, um das Gewinde für den Anschlußnippel einzuschneiden. Die Vacuumleitung beim VW zum Anzeigeinstrument wird übrigens zweckmäßigerweise durch den linken Dachholm geführt, und eine Innenbeleuchtung ist auch vorgesehen. Bei längeren Bergabfahrten kann man schließlich das Mile-O-Meter auch noch dazu benutzen, um die Kompression des Motors zu überwachen. Das Instrument kann nur bei Viertakt-Motoren angeschlossen werden, die Anzeige erfolgt für den Verbrauch im direkten Gang, und nach 15 000—20 000 Kilometern dürfte das Mile-O-Meter amortisiert sein.

Beurteilung: Auch der, der glaubt eine „leichte Sohle" zu haben, kann unter Umständen mit einem Mile-O-Meter Benzin sparen, beziehungsweise seine Fahrweise entsprechend korrigieren. Eine Benzinersparnis bis zu 20% (wie Prospektangabe) wurde nicht festgestellt; 10% sind möglich, aber dann macht der Wagen keinen Spaß mehr, und die Möglichkeiten, die selbst in einem Drosselmotor wie dem VW-Motor stecken, können nicht ausgenützt werden.

Zusammenfassung: Für Fahrschulen und Großbetriebe, die Dutzende von Vertreterwagen laufen haben, zur Demonstration eine brauchbare Sache; für Privatwagen nur was für Liebhaber. Der Einbau dauert 2—3 Stunden.

Generalvertrieb: Hans Egon Huß, Hamburg-Rahlstedt, Bucherwaldstraße 84.

Preis: DM 40,—,
für Wagen mit Heckmotor DM 42,50.

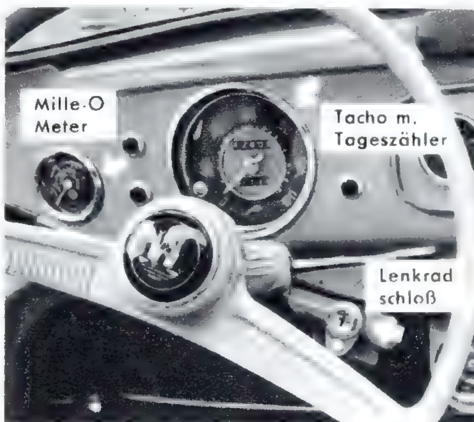
VDO-Tachometer mit Tageszähler

In früheren Zeiten gehörte zu jedem Geschwindigkeitsmesser ein Tageszähler. Als man dann schließlich immer „billiger" wurde, ließ man diese nützliche Einrichtung bei den meisten Wagen leider weg, obwohl so ein Tachometer mit Tageszähler zur Kontrolle des Benzinverbrauches, bei Landärzten zur Revidierung der Kilometerlisten und bei Geschäftsfahrten zur Aufstellung der Unkosten eine sehr nützliche Sache ist.

Wer sich heute sowas anschaffen will, muß dazu den ganzen Tachometer auswechseln lassen, was in wenigen Minuten geschehen ist, da weder an der Tachometerwelle noch am Abnehmer etwas geändert zu werden braucht. Das Löschen der angezeigten Werte (wichtig für Landärzte: mit 100 Meter-Rolle!) erfolgt durch Drehen eines Knopfes auf dem Abdeckglas.

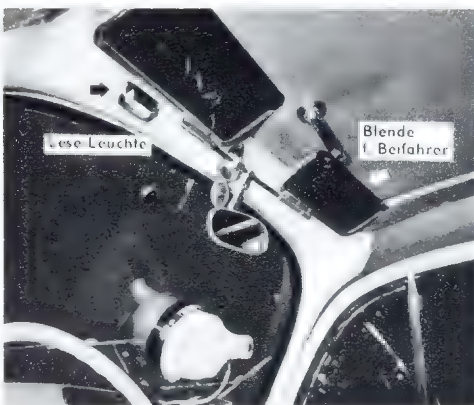
Hersteller: VDO-Tachometerwerke Adolf Schindling GmbH, Frankfurt/Main W, Königstraße 103.

Preis: Neupreis für VW DM 58,00,
Aufpreis gegenüber Normalausführung + DM 16,00.
Nachlaß auf gebrauchte Tachometer bei Rückgabe — 20% auf Neupreis



Bosch-Leseleuchte

Serienmäßige Wageninnenbeleuchtungen haben in den meisten Fällen zwei Nachteile: Entweder brennen sie ganz trüb und sparsam, oder sie sind so angebracht, daß sie nachts beim Kartenlesen blenden. Und was die Verrenkungen bei der Einschaltung mit der Hand anbelangt, das kennen Sie auch. Auch dazu gibt es was. Allerdings nicht von Haus aus für diesen Zweck vorgesehen: man kauft sich eine für den Opel Olympia 50/51 oder den Kapitän 53 passende Kennzeichenleuchte, schneidet über dem Lenkrad in den oberen Windschutzscheibenholm ein entsprechendes Loch, und baut die Leuchte ein. Ein untergeschobener Gummikeil (dickes Ende oben!) bringt die Leuchte in die richtige Lage, und eine 15- bzw. 20-Watt-Soffitten-Birne erfüllt dann den gewünschten Zweck. Wen das Licht nun trotz Gummikeil noch blendet, der klappt dann die Sonnenblende runter. Den Schalter dazu verlegen bequeme Leute an das Armaturenbrett als Zugschalter.



Hersteller: Robert Bosch GmbH, Stuttgart-Feuerbach, Borsigstraße 20.

Preis: DM 4,00 (ohne Birne).

Ingenia-Lenkradschloß

Vorangestellt sei, daß, wenn schon mal ein Wagen geklaut wird, derjenige zuerst dran ist, der am leichtesten wegzuholen ist. Das bestätigt jede Polizeidienststelle und jede Versicherungsgesellschaft.

Unter den vielen Möglichkeiten, die als Diebstahlschutz angeboten werden, steht ein vernünftiges Lenkradschloß mit an erster Stelle, insbesondere dann, wenn es gleichzeitig mit dem Zündschalter kombiniert ist. Störungen sind innerhalb 18 Monaten nicht beachtet worden; jedoch daß der Wagen, der in dieser Zeit nie eine Garage gesehen hat, nicht als „nicht mehr vorhanden" gemeldet werden brauchte, hat wohl nur bedingte Beweiskraft. Aber immerhin beruhigt so ein Lenkradschloß das Gewissen, und man schläft selbst in dem alten Hafenviertel von Marseille ruhiger. Der Einbau ist — obwohl alles mitgeliefert wird, was man braucht — allerdings etwas umständlich: denn die Lenksäule muß dazu ausgebaut werden. Beim VW — wie übrigens auch bei anderen Fahrzeugen — muß dazu das Original-Zündschloß stillgelegt werden. Um die Symmetrie des Armaturenbrettes zu wahren, setzt man dorthin zweckmäßigerweise einen Zugschalter. Die Anlasserbetätigung erfolgt durch ein auf dem Lenkradschloß angebautes Knöpfchen.

Hersteller: Neimann & Co. KG, Wuppertal-Barmen 9.

Preis: für VW DM 19,70.

Doppelte Sonnenblende

Jeder halbwegs vernünftige Fahrgast auf dem rechten Vordersitz übernimmt heute die Funktion eines Copiloten, soweit es die Beobachtung der Fahrbahn und der Verkehrszeichen betrifft. Ich persönlich empfinde das nicht nur wohltuend, sondern fordere den Beifahrer immer wieder dazu auf. Nun muß man aber auch was für den Mann tun. Zumindest ihm das Leben durch eine eigene Sonnenblende erleichtern. Solange aber fabrikmäßig eine doppelte Sonnenblende durchaus nicht bei jedem Wagen zur Erstausrüstung gehört, muß man sich nach sowas selbst umsehen. Nun gibt es — wie überall im Leben — zwei Möglichkeiten: entweder man beschafft sich eine Zusatzblende für die rechte Seite, deren Befestigungslasche unter das Spiegelblöckchen geschraubt wird, oder man baut die serienmäßige Einzelblende mitsamt dem Innenrückspiegel aus, und ersetzt das Ganze durch eine Doppelblende mit langovalem metallgerahmten Rückspiegel (gutes Sichtfeld, Unfallschutz durch Vermeidung scharfer Ecken), dessen Befestigungsstück genau in die Schrauben der einfachen Originalblende paßt. Die erste Lösung erfüllt zwar voll ihren Zweck; die zweite Lösung ist teurer, aber auch eleganter. Schließlich müssen Sie auch wissen, daß wegen des exzentrisch angebrachten Spiegels die rechte Blende kürzer als die linksseitige sein muß!

Noch ein Wort über den Farbton der Blende:

nicht zu dunkel wählen, und graubraun ist immer besser als grün. Wegen der richtigen Farbwiedergabe der Verkehrszeichen.

Hersteller: Gebr. Happich GmbH, Wuppertal-Elberfeld, Neuenteich 62/76.

Preis: Zusatzblende DM 6,95,
Doppelblende mit Ovalspiegel DM 21,50.

Schmutzfänger

Im Gegensatz zum Kotflügelschoner, der auf den vorderen Teil des hinteren Kotflügels aufgeschraubt wird, ist ein Schmutzfänger ein Gummi, der mehr oder minder reich verziert hinter den Rädern unter dem Kotflügel montiert wird. Den Schmutzbefall des Wagenhecks verhindern solche Schmutzfänger nicht absolut; wohl aber empfindet sie der Fahrer eines hinterdreinfahrenden Fahrzeuges als angenehm, da diese zu einem gewissen Teil den aufgewirbelten Dreck der Hinterräder des Vordermannes wegnehmen, der sonst zielsicher die Scheinwerfer des Hinterdreinfahrenden bekleckert. (Warum haben eigentlich Lastwagen sowas nicht serienmäßig?) Wer aber ausschließlich über mit Ziegelsteinen aufgefüllte Feldwege kariolt, dem schlagen diese mit der Zeit die etwas primitive Befestigung der Schmutzfänger locker, und bei Schneematsch mit anschließendem Frost hängen dann Eisklumpen an den Schmutzfängern, die diese langsam, aber nachhaltig lockerrütteln. Schmutzfänger an den Vorderkotflügeln neigen außerdem unter gewissen Umständen zu störenden Flattergeräuschen. Da nach Meinung des Testers die Nachteile die Vorteile überwiegen, wurde der vierteilige Schmutzfängersatz wieder ausgebaut.

Vertrieb: jede Zubehörhandlung.

Preis: vorn DM 2,50 pro Stück,
hinten DM 3,75 pro Stück.



Haltegriff

Ein Haltegriff für den Fahrgast auf dem rechten Vordersitz ist an und für sich eine brauchbare Sache. Allerdings nicht in der Ausführung, wie er heute im Zubehörhandel angeboten wird. Zunächst muß so ein Haltegriff, um seinen Zweck zu erfüllen, im günstigen Griffbereich der Hände liegen. Das kann er aber in der Mehrzahl der Fälle nicht, da dort werkseitig der Ablagekastendeckel vorgesehen ist. Also baut man ihn an der Armaturenbrettoberkante an. Und hier kann bei Notbremsungen und frontalen Aufprallern der Metallbügel genau die Zähne des Beifahrers treffen, wenn dieser nicht aufpaßt und von seinem Sitz vorgeschleudert wird. Dagegen hilft auch ein Plastiküberzug nichts. Solange es also nichts Besseres gibt, muß man sich mit dieser Notlösung behelfen. Was die Ausführung betrifft, also die Form des Griffes als solchen, so sollte man hier genauso wie beim Kauf eines Jagdstockes verfahren: „er muß in der Hand liegen". Und damit ist wohl alles gesagt.

Hersteller: Gebr. Happich GmbH, Wuppertal-Elberfeld, Neuenteich 62/76.

Preis: ca. 6,40 DM.

Zusatzascher

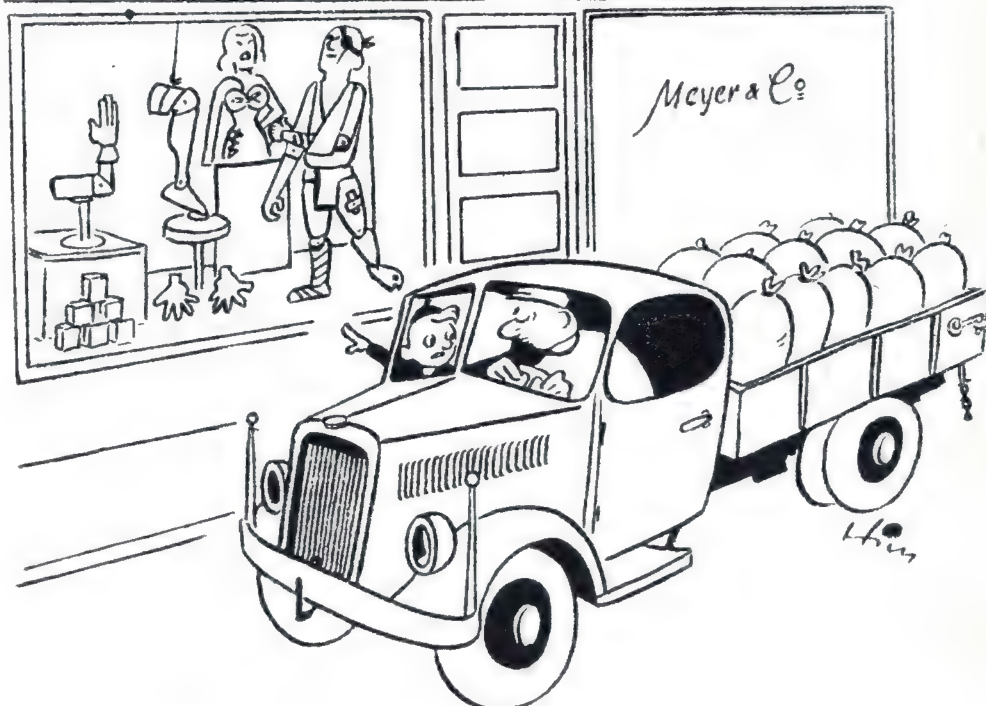
Lange Zeit mußte der VW ohne Aschenbecher auskommen. Und als er endlich einen verpaßt bekam, da saß er am Armaturenbrett genau an der Stelle, wo man ihn als Fahrer nicht wünscht. Warum? Normalerweise hält man während der Fahrt die Zigarette in der linken Hand zwischen 2. und 3. Finger oben am Lenkradkranz. Der Ascher sitzt aber rechts drüben. Also ein Zusatzascher muß her. Speziell für den Fahrer. Und dieser muß genau dort hin, wo man ihn tatsächlich braucht: an den linken vorderen Türholm in Höhe der Scheibenunterkante. Viel Platz ist dort meist nicht, Tiefbohrungen kann man da auch nicht anstellen und von wegen Einlassen ist nicht die Rede. Bleibt nur ein Ascher mit Selbsthaftung übrig. Gummisauger ist nichts. Ich hatte einen mit Magnethaftung. Ich habe ihn noch, aber nur weil es nichts Vernünftigeres für diesen Spezialfall gibt. Trotzdem treibt er sich mehr im Fußraum rum als dort, wo er hingehört. Seine Erzeuger haben wohl eingesehen, daß das Murks war, und haben daraufhin die Fabrikation eingestellt. Den besten Zweck erfüllt hier noch der hülsenförmige erste VW-Ascher, der in das Armaturenbrett eingeschoben wird. Aber der saß damals auch an der verkehrten Stelle. Nämlich mitten im Armaturenbrett.

Ich bin der Meinung, daß der, der für diesen Zweck was Vernünftiges rausbringt, sein Geschäft macht. Bis dahin behelfen wir uns mit dem, was es so gibt. Und das ist mehr als genug.

Hersteller: verschiedene Firmen.

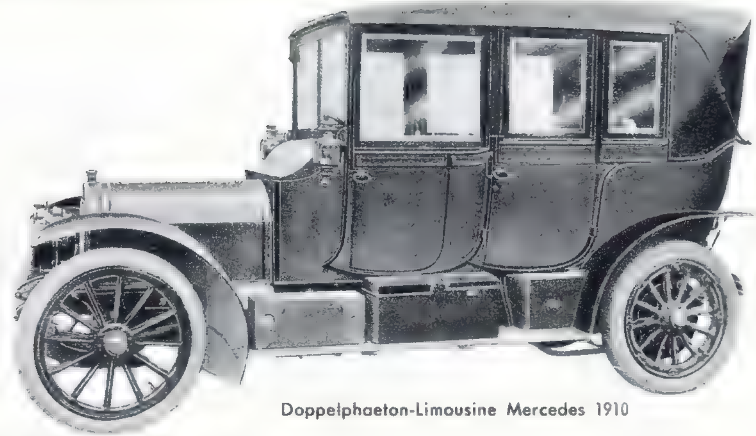
Preis: von 1,10 DM an aufwärts.

Hans Immert

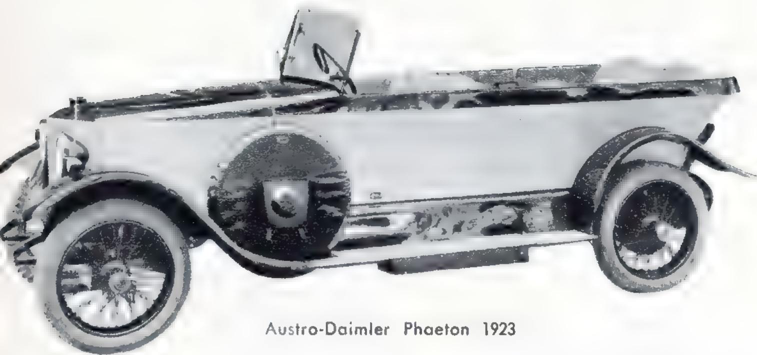


Vati, sieh mal, ein Ersatzteillager für Fußgänger!
(Aus der Frankfurter „Abendpost")

6 von 13000 Reutter-Karosserien



Doppelphaeton-Limousine Mercedes 1910

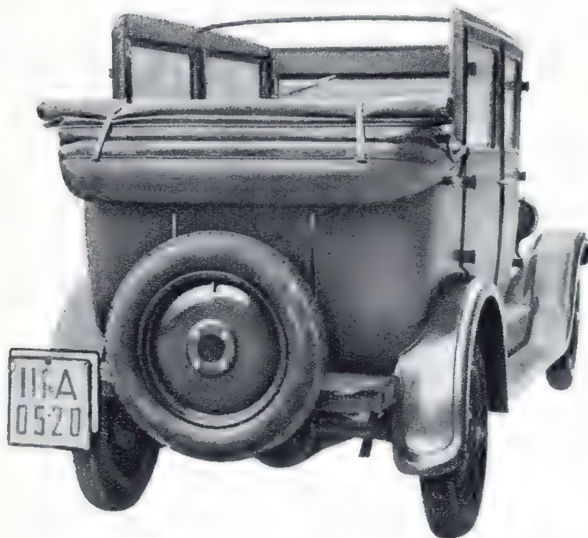


Austro-Daimler Phaeton 1923

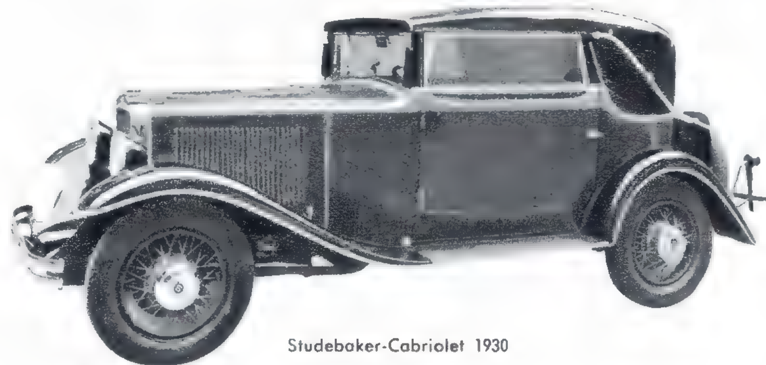
Das Stuttgarter Karosseriewerk Reutter & Co. GmbH. besteht seit 50 Jahren und hat in dieser Zeit mehr als 13 000 Karosserien gebaut. Schon in ihren ersten Jahren erlangte die Firma durch ein eigenes Patent Bedeutung, nämlich durch das erste Cabriolet, genannt Reutters Reform-Karosserie DRP. Der eigentliche Geschäftsaufschwung aber kommt in den zwanziger Jahren, als der Übergang von der Holz- zur Stahlkarosserie größere Serien ermöglichte. Für Adler, Austro-Daimler, Mercedes-Benz, Dixi, Fiat, Horch, Maybach, NSU, Opel und Steiger baute Reutter damals Serien-Karosserien und daneben Spezialanfertigungen für alle möglichen, manchmal sehr prominente Privatkunden. In den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg gibt vor allem Wanderer große Serien in Auftrag. Auf das Jahr 1932 geht die Zusammenarbeit der Firma Reutter mit dem Hause Porsche zurück. Der alte Professor ließ des öfteren die Karosserien seiner Prototypen dort bauen, unter anderem auch jenen damals für NSU entwickelten VW-Vorläufer. Seit 1949 liefert Reutter die Karosserien für fast die gesamte Porsche-Produktion, und das sind bis heute mehr als 13 000 Stück. In den drei Stuttgarter Werken beschäftigt das Karosseriewerk heute über 900 Mitarbeiter. Es ist also kein kleiner Betrieb, der auf eine recht stolze 50jährige Tradition zurückblicken kann.



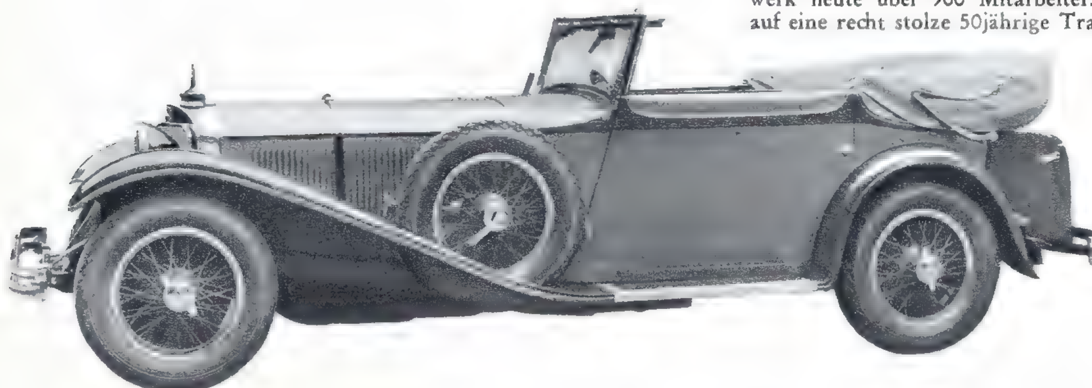
6/30 PS Wanderer Weymann-Limousine 1926



7/34 PS Opel Weymann-Cabriolet 1928



Studebaker-Cabriolet 1930



Mercedes SS-Cabriolet 1932

Ehrenhafte Strafen für ehrenhafte Rechtssünder

Wer eine strafbare Sünde wider die unzähligen und unübersichtlichen Bestimmungen des Verkehrs- oder des Steuerrechts begangen hat, wird mit Geldstrafe oder Gefängnis bestraft. Bei solchen Rechtsverletzungen handelt es sich überwiegend nicht um kriminelle Untaten, sondern vielmehr meist um durchaus honorige Rechtsverletzungen. Es ließen sich viele Beispiele dafür anführen, daß bei strafbaren Rechtsverletzungen ein gewaltiger Unterschied besteht, ob es sich um eine ehrenhafte Rechtssünde oder um ein kriminelles Vergehen oder Verbrechen handelt. Leider macht unser heutiges Recht in dieser Hinsicht keinen Unterschied. Honorige Rechtssünder sitzen infolgedessen zusammen mit Straßenräubern, Sittlichkeitsverbrechern und anderen asozialen Elementen im gleichen Gefängnis. Gegen diese Strafrechtspflege hat nicht nur das Volk einen gesunden Widerwillen, sondern ebenso der Strafrichter, der nicht selten in Gewissenskonflikte gerät, wenn er nach dem unbarmherzigen Buchstaben heutiger Strafgesetze einen ehrenhaften Bürger hinter Gefängnismauern schicken soll, obwohl sein richterliches Gewissen eine solche Strafe für ungerecht hält. Der rechtsbewußte Strafrichter sucht deshalb nach Auswegen und Ausgleichsmöglichkeiten, um dennoch ein erträgliches Urteil zu finden. So kommt es, daß zu dem Hilfsmittel der Bewährung mehr Zuflucht genommen wird, als einer ordentlichen Strafrechtspflege dienlich ist. Ferner resultiert daraus die gefährliche — nämlich staatspolitisch gefährliche — Tatsache, daß manche Urteile in der Öffentlichkeit als zu milde erscheinen, die in Wirklichkeit noch zu hart sind.

Der Ausweg, Bewährungsfrist zu gewähren, vermag das Unrecht ohnehin nicht zu beseitigen, das einem ehrenhaften Rechtssünder durch Auferlegung einer kriminellen Sühne in Form von Geldstrafe oder Gefängnis zugefügt wird. Solche Urteile ergehen dann „im Namen des Volkes". Das Volk aber verwahrt sich gegen solche erzwungene Rechtsfindung in seinem Namen. Der Arzt beispielsweise, der durch ein Versehen oder einen Fehlgriff einer Hilfsperson die Gesundheit eines Menschen verletzt oder gar dessen Leben auslöscht, hat niemals ehrwidrig, also auch nicht kriminell gehandelt. Daher können auch die ihm zugebilligten Bewährungsfristen gar nichts nützen, zumal ja die Gewissensbelastung für die Opfer seiner Berufstätigkeit viel härter und schwerer wirkt, als es eine Kriminalstrafe tun kann. Sicher hat der Rechtssünder, wie man diese nicht ehrenrührig fehlgreifenden Bürger richtig bezeichnen muß, nach dem Urteil des Volkes eine Strafe verdient, aber niemals eine entwürdigende Geld- oder gar Gefängnisstrafe. So urteilt der Bürger nach seinem richtigen Rechtsempfinden und auch der Richter auf Grund seiner Lebens- und Rechtserfahrung. Als Wortführer für die Bevölkerung und für die Strafrichter hat der Münchener Landgerichtsdirektor Dr. Hermann Mühlhaus, Vorsitzender einer Verkehrskammer, diese Mißstände unserer heutigen Strafrechtspflege angeprangert und gefordert, daß endlich ehrenhafte Strafen für ehrenhafte Rechtsverletzer eingeführt werden.

Es gibt zwar solche nicht entehrenden Strafen als Geldbußen sowie in Form der sogenannten Einschließung, die als Ersatz für die frühere Festungshaft eingeführt wurde. Leider machen die heutigen Gesetze von diesen zeitgerechten Bestrafungsmöglichkeiten nur äußerst sparsamen Gebrauch. Bis auf praktisch wenig bedeutsame Rechtsverletzungen wird nur der Zweikampf mit Einschließung geahndet. Aber Duelle kommen ja heute wohl kaum noch vor.

Die alltäglichen Rechtsverletzungen aber werden mit den entehrenden Kriminalstrafen Gefängnis oder Geldstrafe belegt. Beide Strafarten werden als kriminelle Vorstrafen in das mehr als problematische Strafregister eingetragen, dessen Beseitigung namhafte Gelehrte und Rechtspraktiker seit langem fordern, zumal England ohne Strafregister sehr gut auskommt.

Es ist auf alle Fälle ein aktuelles und dringendes Anliegen, ehrenhafte Strafen für ehrenhafte Rechtssünder zu schaffen. Gewiß ist es nicht leicht, die rechten Grenzen zu ziehen und gesetzlich klar zu regeln. Diese Schwierigkeiten sind jedoch zu meistern, indem es dem Strafrichter überlassen bleibt, im Einzelfall darüber zu entscheiden, ob eine ehrenhafte Rechtssünde oder ein verwerfliches Verbrechen vorliegt. Da es heute unbestrittene Rechtsansicht ist, daß der Richter eine rechtsschöpferische Aufgabe zu erfüllen, also aus dem blassen Gesetz das lebendige Recht zu finden hat, kann und muß es dem Richter auch überlassen sein, gegen honorige Rechtssünder Ehrenstrafen wie Geldbuße oder Festung, gegen gemeine Verbrecher dagegen entwürdigende Kriminalstrafen zu verhängen. Wenn wir seit Jahren praktisch ohne geschriebenes Ehe- und Familienrecht leben, wenigstens soweit es sich um die Probleme der Gleichberechtigung der Geschlechter handelt, und wenn allgemein erkannt wurde, daß die Richter hier ihre rechtsschöpferische Aufgabe gut und wegweisend erfüllt haben, dann besteht kein Anlaß, dem Richter nicht auch die Entscheidung über das Vorliegen einer honorigen Rechtssünde oder eines ehrwidrigen Verbrechens bei äußerlich gleichen Tatbestandsmerkmalen anzuvertrauen.

Als Musterbeispiel dienen die vielfältigen Möglichkeiten, die Verkehrsregeln oder die Steuerbestimmungen zu verletzen. Es gibt harmlose Verkehrs- oder Steuersünder ebenso wie brutale Verkehrs- oder Steuerverbrecher. Die ersteren verdienen einen nicht entehrenden Denkzettel, die letzteren eine harte Strafe. Der Gesetzgeber kann niemals alle Möglichkeiten gesetzlich so eindeutig regeln, daß der Strafrichter nur auf Grund solcher Spezialregelungen im Gesetz zu gerechten Strafurteilen kommen kann. Diesen Tatsachen entsprechend muß eben auch das Verkehrs- wie das Steuerstrafrecht und das gesamte Strafrecht gestaltet werden. Verkehrs- und Steuersünden sind eben im allgemeinen keine Delikte, also auch keine strafbaren Untaten im bisherigen Sinn unseres Strafrechts. Die Strafurteile würden auch wirksamer sein und in der Bevölkerung mehr Zustimmung finden, wenn strafrechtlich zwischen ehrenhaften Rechtssündern und ehrlosen Rechtsbrechern scharf unterschieden würde. Kein Bürger wird zum Beispiel solche Mitmenschen hinter Kerkermauern schicken wollen, die durch falsches Parken oder Anhalten theoretisch eine Gemeingefahr hätten herbeiführen können, es im konkreten Fall jedoch nicht getan haben. Das Herbeiführen einer Gemeingefahr wird aber als Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315 a des Strafgesetzbuches nur mit Gefängnis und in schweren Fällen mit Zuchthaus bestraft. Hier würde eine entsprechende Geldbuße oder eine honorige Festungshaftstrafe oft heilsamer wirken, als eine mit Bewährungsfrist verhängte Gefängnisstrafe.

Der Justizminister von Nordrhein-Westfalen, Dr. Amelunxen, hat beachtenswerte Vorschläge zur Beseitigung bestehender Rechtsmißstände unterbreitet. Vor allem weist Dr. Amelunxen auf die geradezu gefährlichen Folgen einer kriminellen Bestrafung hin, die es ehrenhaften Rechtssündern oft unmöglich macht, weiterhin ein geordnetes Leben in Ruhe und Frieden zu führen. Strafregister und Haftkostenersatz bringen viele Rechtssünder an den Rand des Ruins und somit erst auf den Weg des Verbrechens. Gerade diese unerwünschten Folgen einer kriminellen Bestrafung mit Gefängnis oder Geldstrafe (auch wenn Bewährung bewilligt wird), sind für honorige Rechtsverletzer unerträglich, nicht selten ein bitteres Unrecht des Staates an diesen Mitmenschen. Es muß hier unmißverständlich gesagt werden, daß die Folgen einer solchen entehrenden Kriminalstrafe für einen ehrenwerten Rechtssünder wie eine gesellschaftliche oder wirtschaftliche Todesstrafe wirken können. Gerade diesen erschreckenden Zwangsfolgen unseres heutigen Strafsystems, das in dieser Beziehung einfach würdelos ist, kann am erfolgreichsten begegnet werden, wenn für nicht entehrende Rechtsverletzungen entsprechende Ehrenstrafen eingeführt werden. Warum soll übrigens das bekannte Wort „Festungshaft" nicht wieder verwendet werden, von dem jedermann weiß, daß es sich um eine Art Ehrenhaft handelt? Die neue Formulierung „Einschließung" erinnert doch zwangsläufig an die entsetzliche Einschließung in Konzentrationslagern und läßt auch sonst bittere Gedanken aufkommen.

In unserer komplizierten Gesellschaftsordnung kann jedermann im Sinne des Gesetzes „schuldig" werden, ohne dabei rechtlich, moralisch oder menschlich schuldig zu sein. Das gilt speziell für Verkehrs- und Steuersünder, für freie Berufe wie Ärzte, Rechtsanwälte, Architekten, Journalisten sowie die zahlreichen beratenden Berufe. Hier besteht für alle ein so fein- und engmaschiges Gesetznetz, daß es menschlich fast unmöglich ist, nicht irgendwo einmal hängenzubleiben, selbst wenn man sich der größten Vorsicht und Korrektheit befleißigt. Wenn alle vorkommenden Rechtsverletzungen strafgerichtlich geahndet werden könnten, würde heute wohl kaum noch ein Bürger unbestraft leben können. Das Recht scheitert nämlich so oft an der Maßlosigkeit der Gesetze und am Fehlen des „richtigen Rechts" in Gesetzesform.

Dr. jur. Manfred Mielke

Liefer- und Kleinlastwagen

Hersteller	Typ	Bauart	Zyl.-Zahl	Hubraum ccm	Leistung bei Drehzahl PS/Upm	Kühlung	Getriebe	Radstand mm	Leergewicht kg	Nutzlast kg	Zul. Gesamtgewicht kg	Höchstgeschwindigkeit km/st	Normverbrauch Ltr./100 km
DKW	F 800/3	OR2	3	896	32/4000	W	S 4	2750	1165	850	2015	85	9,5
Ford	FK 1000	OR4	4	1172	38/4250	W	S 4	2300	1100	1000	2100	95	9,5
	FK 1000/1,5	OR4	4	1498	55/4250	W	S 4	2300	1150	1000	2150	100	9,0
Goggo	TL 250	OR2	2	245	14/—	L	V 4	1800	570	250	—	72	5,0
	TL 300	OR2	2	293	15/—	L	V 4	1800	570	250	—	75	5,0
Goliath	Goli	OR2	2	493	16/4000	L	4	2950	735	700	1465	60	6,5
	Expreß	OR2	2	886	40/4000	W	S 4	2500	945	900	2000	95	7,9
	Expreß	OR2	2	886	38/4250	W	S 4	2500	1050	900	2000	90	9,0
Lloyd	LT/K 600	OR4	2	596	19/4500	L	3	2350	710	500	1270	80	6,0
Tempo	Boy	OR2	1	245	10/4500	W	3	3170	710	600	1360	50	6,0
	Hanseat	OR2	2	395	15/4500	W	4	3170	790	900	1750	60	6,5
	Wiking	OR2	2	452	17/4000	W	4	2700	875	850	1800	80	7,0
VW	Pick up	OB4	4	1192	30/3400	L	S 4	2400	950	800	1850	80	9,5

Lastkraftwagen

Hersteller	Typ	Bauart	Zyl.-Zahl	Hubraum ccm	Leistung bei Drehzahl PS/Upm	Kühlung	Getriebe	Radstand mm	Leergewicht kg	Nutzlast kg	Zul. Gesamtgewicht kg	Höchstgeschwindigkeit km/st	Normverbrauch Ltr./100 km
Borgward	B 1500/0	OR4	4	1493	60/4700	W	S 4	3200	1460	1600	2990	90	11,3
	B 1500/D	DR4	4	1758	42/3400	W	S 4	3200	1475	1600	3075	75	8,4
	B 2000	DR4	4	3308	60/2600	W	4	3400	1955	2250	4085	75	9,8
	B 2500	DR4	4	3308	60/2600	W	4	3400	2260	2500	4850	75	9,9
	B 4000	DR4	6	4962	95/2400	W	5	4200	3390	4000	7490	75	14,5
	B 4500	DR4	6	4962	95/2400	W	5	4200	3545	4500	8045	85	14,5
	B 4500 A	DR4	6	4962	95/2400	W	10	4200	3905	4500	8500	72	16,4
Büssing	4500 U	DR4	6	5430	100/2600	W	5	3600	4200	4500	8700	88	15,0
	6000 S	DR4	6	8000	120/1800	W	5	4800	5925	6300	12500	70	18,5
	6000 SA	DR4	6	8000	120/1800	W	10	4800	6425	6400	12900	70	21,0
	LS 7	DR4	6	6754	130/2400	W	S 5	4700	5450	6400	11850	73	16,5
	LU 7	DR4	6	6754	130/2400	W	S 5	3750	5400	6600	12000	73	16,5
	LS 11	DR4	6	10872	170/2000	W	6	5350	6250	8250	14500	70	21,0
	LU 11	DR4	6	10872	170/2000	W	6	4550	6650	8650	15300	70	20,0
Faun	F 68/525	DR4	8	10640	170/2300	L	12	5250	6800	8500	15300	69	25,0
	L 8/56	DR4	6	13538	180/1800	W	12	5600	7800	8000	16000	77	25,0
Ford	FK 2500	DV2	4	2797	80/2800	W	S 4	3700	2090*	2600	5200	85	11,6
	FK 3500	DV2	6	4195	120/2800	W	S 4	3900	2600*	3700	7000	80	15,6
	FK 4500	DV2	6	4195	120/2800	W	5	3900	2735*	4750	8200	80	15,7
Hanomag	L 28	DR4	4	2799	50/2800	W	S 4	3400	2060	1750	3800	75	10,0
	AL 28	DR4	4	2799	65/2800	W	S 4	3400	2665	1650	4325	76	12,0
	L 28	DR4	4	2799	65/2800	W	S 4	4000	2550	2650	5200	82	12,0
	L 28	DR4	4	2799	70/2800	W	S 4	4000	2670	3110	5875	78	12,9
Henschel	HS 100	DR4	6	5429	105/2400	W	10	4200	4550	5500	10300	82	15,0
	HS 115	DR4	6	6126	125/2500	W	10	3850	5350	5000	10600	63	16,5
	HS 120	DR4	6	6126	125/2500	W	10	4800	5050	6250	11300	70	17,0
	HS 140	DR4	6	8553	145/2200	W	8	4800	6150	7350	13500	68	20,8
	HS 145 T	DR4	6	8553	145/2200	W	12	4200	6300	8700	15000	71	22,3
	HS 165 T	DR4	6	11045	165/2000	W	12	4700	6750	9250	16000	67	24,0
Kaelble	K 680 L	DR4	6	14330	180/1600	W	6	5500	—	9000	—	—	—
Krupp	Büffel	DR2	3	4362	110/1750	W	6	4600	5650	6200	11850	64	15,0
	Mustang	DR2	4	5816	145/1850	W	6	4850	6705	8800	15500	66	17,5
	Drache	DR2	4	5816	145/1850	W	12	4100	8800	7700	16000	62	—
	Tiger	DR2	5	7270	180/1850	W	6	5650	7600	8400	16000	65	18,7
Magirus	S 3500	DR4	4	5322	85/2300	L	5	4200	3650	3600	7700	72	13,5
	Mercur	DR4	4	5322	85/2300	L	5	4200	3800	4700	8500	75	14,0
	Mercur	DR4	6	7983	125/2300	L	5	4200	4100	5100	9200	72	18,0
	Saturn	DR4	6	7983	125/2300	L	5	4850	4700	6280	10500	74	18,0
	Jupiter	DR4	8	10644	170/2300	L	6	4800	5950	7650	13600	72	21,5
MAN	620 L 1	DR4	6	8276	120/2000	W	10	4600	5200	6300	11500	81	—
	735 L 1	DR4	6	8276	120/2000	W	6	4600	6200	7800	14000	72	—
	758 L 1	DR4	8	10644	155/2000	W	6	5000	7100	7500	15000	70	19,6
	750 TL 1	DR4	6	8276	155/2000	W	6	5000	7100	7500	15000	70	17,4
	835 L 1	DR4	6	8276	135/2100	W	6	5000	6900	7700	15000	70	15,9
	F 8	DR4	8	11633	180/2000	W	6	4900	7850	8500	16000	60	—

Lastkraftwagen

Hersteller	Typ	Bauart	Zyl.-Zahl	Hubraum ccm	Leistung bei Drehzahl PS/Upm	Kühlung	Getriebe	Radstand mm	Leergewicht kg	Nutzlast kg	Zul. Gesamtgewicht kg	Höchstgeschwindigkeit km/st	Normverbrauch Ltr./100 km
MAN	400 L 1	DR4	6	5211	100/2700	W	5	4200	4000	4700	8700	88	13,1
Mercedes-Benz	L 311	DR4	6	4580	100/3000	W	5	3600	3080	3600	7000	88	14,4
	LA 311	DR4	6	4580	100/3000	W	10	3600	3450	3600	7100	84	15,9
	L 312	DR4	6	4580	100/3000	W	5	3600	3220	4500	8100	76	14,9
	LA 312	DR4	6	4580	100/3000	W	10	3600	3550	4500	8100	75	16,4
	L 325	DR4	6	7274	125/2200	W	5	4600	5380	6000	11300	70	16,9
	L 315	DR4	6	8276	145/2100	W	6	4600	6000	7250	13250	70	17,8
	Unimog S	OR4	6	2195	85/4800	W	S 6	2700	2750	1500	—	95	—
	L 319	OR4	4	1897	65/4500	W	S 4	2850	1685	1800	3600	80	9,2
	L 319	DR4	4	1767	43/3500	W	S 4	2850	1685	1800	3600	80	9,2
Opel	Blitz	OR4	6	2473	62/3700	W	S 4	3300	1750	1750	3800	95	13,5
Tempo	Matador	OR4	4	1093	34/3600	W	S 4	3000	730*	1300	2600	80	19,4

Omnibusse

Hersteller	Typ	Bauart	Zyl.-Zahl	Hubraum ccm	Leistung bei Drehzahl PS/Upm	Kühlung	Getriebe	Radstand mm	Leergewicht kg	Nutzlast kg	Zul. Gesamtgewicht kg	Höchstgeschwindigkeit km/st	Normverbrauch Ltr./100 km
Auwärter G.	SM 10	DR4	6	8276	130/2000	W	6	4880	7600	1/43	11500	102	—
	SD 11	DV4	6	7983	125/2300	L	S 5	5120	6800	1/48	10800	102	—
Borgward	BO 4500	DR4	6	4962	95/2400	W	10	5300	3850*	5340*	8450	85	14,5
Büssing	4500 T	DR4	6	5429	106/2600	W	5	4000	3450*	6250*	9700	94	15,0
	6500 T	DR4	6	9842	160/2000	W	5	5250	5400*	8700*	14100	85	20,0
	12000 T	DR4	6	15025	210/1600	W	5	5250	8300*	15700*	24000	74	32,5
	TU 7	DR4	6	6754	130/2400	W	S 5	4500	—	1/37	11100	84	18,5
	TU 11	DR4	6	10872	170/2000	W	6	5550	5700*	1/79	14100	77	20,0
Drauz	Ford	DR4	6	4080	90/3000	W	S 4	5000	4550	1/41	7700	80	16,0
	Ford	DV2	6	4195	120/2800	W	S 5	5000	4800	1/42	8500	81	—
	Linie	DR4	6	8276	130/2000	W	S 5	4600	6200	1/33	13200	63	—
FAKA	SK 4,5	DR4	6	6126	120/2500	W	5	5180	6000	—	11200	100	17,0
Faun	O 7 V	DR4	6	13538	180/1800	W	V 6	6000	6000*	9200*	15600	76	22,0
	O 9 V	DR4	6	13538	180/1800	W	V 6	6800	6000*	9200*	15600	76	22,0
Ford	G 1 y 9 B	DR4	6	4462	95/3000	W	S 4	4800	2570*	5130*	7700	80	—
	G 199 B	OV4	8	3924	100/3500	W	S 4	4800	2570*	5130*	7700	80	—
Hanomag	L 28	DR4	4	2799	50/2800	W	5	3400	1595*	2455*	4050	75	10,0
	L 28	DR4	4	2799	65/2800	W	5	4000	3500	1/17	5200	82	12,0
	Käßbohrer	DR4	4	2799	70/2800	W	S 5	3200	—	1/17	—	78	12,9
Harmening	Clubbus	DR4	4	3620	65/2400	L	S 5	3450	3500	1/24	5400	90	—
Henschel	HS 100 N	DR4	6	5429	100/2400	W	S 10	4500	3800*	7400*	11200	80	17,0
	HS 120 N	DR4	6	6126	120/2500	W	S 10	4500	3850*	7350*	11200	82	17,0
	HS 140 N	DR4	6	8553	140/2200	W	8	5800	5200*	8600*	13800	80	23,0
	HS 200 UN	DR4	6	13312	200/2000	W	V 6	5850	9500	6500	16000	80	25,0
	HS160USL	DR4	6	9350	158/2200	W	V 3	5300	7400	1/47	12900	86	—
Käßbohrer	S 6	DR4	4	4100	85/2500	W	S 5	—	3600	1950	5550	100	—
	S 8	DR4	6	5429	100/2400	W	S 5	5000	5450	3250	8700	86	14,1
	S 10	DR4	6	6126	120/2500	W	S 10	4750	6000	4000	10200	110	16,0
	S 11	DR4	6	6120	125/2500	W	S 5	5250	6600	1/43	10800	90	16,0
	SP	DR4	6	6120	125/2500	W	S 5	4750	5100	1/37	11200	70	—
Krauß-Maffei	KML 110	DR4	6	7983	125/2300	L	5	5000	5400	3300	8700	110	17,5
	KMO 160	DV4	8	10644	170/2300	L	6	5750	8600	5200	13800	100	21,0
	KMS 125	DV4	6	7983	125/2300	L	5	4800	6850	1/43	12000	95	19,3
Krupp	O 8 FK	DR2	4	5816	145/1700	W	6	5200	5635*	10365*	16000	71	17,5
Magirus	O 3500/V 6	DV4	6	7983	125/2300	L	5	5150	3400*	5300*	8700	75	18,0
	O 3500 H	DV4	6	7983	125/2300	L	S 5	4500	6800	3700	10500	90	18,0
	O 6500	DV4	8	10644	170/2300	L	V 6	5700	8400	5200	13600	82	21,0
MAN	530 HOC 2	DR4	6	8276	130/2000	W	V 6	5250	8600	4900	13500	84	15,4
	558 HOC 1	DV4	8	10644	155/2000	W	V 6	5250	9300	4500	13800	88	—
	420 HOC 1	DR4	6	5211	120/2700	W	5	4500	5400	1/39	8600	104	—
Mercedes-Benz	O 311	DR4	6	4578	90/2800	W	5	4830	2900*	5350	8600	85	14,8
	O 321 H	DR4	6	5103	110/3000	W	S 5	4180	—	1/37	8700	95	15,2
	O 6600 H	DR4	6	8276	145/2100	W	V 6	5480	9300	1/45	13800	80	21,6
	O 319	DR4	4	1767	43/3500	W	S 4	2850	2100	1/18	3600	80	9,4
Tempo	Matador	OR4	4	1093	34/3600	W	S 4	3150	—	1/15	—	80	11,0

D = Dieselmotor, O = Ottomotor, R = Reihenmotor, B = Boxermotor, V = V-Motor, 4 = Viertakt, 2 = Zweitakt, W = Wasserkühlung, L = Luftkühlung, S = Synchrongetriebe, V = Vorwählgetriebe, * bezieht sich auf das Fahrgestell, Nutzlast bei den Omnibussen teilweise in Sitzzahl angegeben.

GUTE GESCHENK-TIPS

— die jeden Motorfreund ansprechen und erfreuen

Rechtzeitig zum Fest erscheint das neue Buch
R. v. Frankenbergs, des bekannten Renn- und Sportwagenmeisters
HOHE SCHULE DES FAHRENS
Ein Leitfaden für Aktive — und für Zuschauer. 184 Seiten mit 92 Bildern in Ganzleinen DM 16.50. **Lieferbar im Dezember**

Der **neue** Jahrgang!
AUTO-JAHR AUSGABE 1957
mit Beiträgen bekannter Journalisten und Fachleuten der internationalen Autowelt. In farbigem Einband. 212 Seiten, 450 Fotos und Zeichnungen, DM 24.– + DM –.70 Porto. **Lieferbar im Dezember**

Für den Rennsportbegeisterten
DIE GROSSEN FAHRER UNSERER ZEIT
von R. v. Frankenberg, dem bekannten Journalisten und Rennsportwagenmeister 1955, ein Werk über die Weltklassefahrer der letzten 30 Jahre. 192 Seiten mit 120 Bildern in farbigem Einband DM 12.50 einschließlich Porto

Geschenk-Abonnements

Für den passionierten Autofahrer
das AUTO MOTOR UND SPORT
Das Motor-Fachblatt für Alle, die führende unabhängige deutsche Auto-Fachzeitschrift. Erscheint 14täglich, 26 Hefte im Jahr. Jahresbezugspreis DM 27.– einschließlich Porto

Für besonders Anspruchsvolle
MOTOR REVUE · EUROPA-MOTOR
Der Clou unter den Motor-Zeitschriften! Exclusix-Fotos von einmaliger Brillanz. Großformat. Erscheint vierteljährlich, 4 Hefte im Jahr. Jahresbezugspreis DM 20.– einschließlich Porto

Für den Freund der Luftfahrt
FLUG-REVUE
Die reichhaltig illustrierte neue deutsche Flugzeitschrift in Luxusqualität. Erscheint monatlich, 12 Hefte im Jahr. Jahresvorzugspreis DM 20.– einschließlich Porto

Für den zünftigen Motorradfahrer
das MOTORRAD
Die große deutsche Motorrad-Fachzeitschrift. Erscheint 14täglich, 26 Hefte im Jahr. Jahresbezugspreis DM 24.– einschließlich Porto

Der ideale Gesprächspartner für Roller-, Mobil- u. Kleinwagenfahrer
ROLLER · MOBIL KLEINWAGEN
Monatszeitschrift über Roller, Mobile und Kleinwagen. Erscheint monatlich, 12 Hefte im Jahr. Jahresvorzugspreis DM 10.– einschl. Porto

EINBANDDECKEN in unverwüstlicher Plastikfolie mit Goldprägung für „das AUTO, MOTOR und SPORT", „das MOTORRAD" sowie „ROLLER, MOBIL, KLEINWAGEN", zum Preise von je DM 3.80 + DM –.50 Porto

KASSETTEN in Plastik mit Goldprägung für einen Jahrgang der ‚MOTOR-REVUE', zum Preise von DM 9.80

SAMMELMAPPEN in Kunstleder mit Goldprägung für „das AUTO, MOTOR und SPORT" und „das MOTORRAD", zum Preise von DM 7.80 + DM –.70 Porto

SAMMELMAPPEN mit Stabmechanik in Plastikfolie mit Goldprägung, für „ROLLER, MOBIL, KLEINWAGEN", zum Preise von DM 5.– + DM –.70 Porto

Bestellen Sie bitte rechtzeitig, damit Ihr Auftrag vor Weihnachten erledigt werden kann.

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH - VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH STUTTGART - POSTFACH 1042

Hier ausschneiden

AN MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH - VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH - STUTTGART, POSTFACH 1042

Liefern Sie

Expl. DIE GROSSEN FAHRER UNSERER ZEIT DM 12.50 einschl. Porto
„ AUTO-JAHR Ausgabe 1957 DM 24.— + 70 Pfg. Porto
„ HOHE SCHULE DM 16.50 einschl. Porto
EINBANDDECKE Jahrgang ....
Stück für „das AUTO, MOTOR und SPORT"
„ für „das MOTORRAD"
„ für „ROLLER - MOBIL - KLEINWAGEN"
je DM 3.80 + 50 Pfg. Porto
SAMMELMAPPE ohne Jahreszahl
„ für „das AUTO, MOTOR und SPORT"
„ für „das MOTORRAD"
je DM 7.80 + 70 Pfg. Porto
„ SAMMELMAPPE mit Stabmechanik für „ROLLER - MOBIL - KLEINWAGEN"
DM 5.— + 70 Pfg. Porto
„ Kassetten DM 9.80

Der Gesamtbetrag wird am .... auf Ihr Postscheckkonto VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE STUTTGART 16 137 überwiesen — soll durch Nachnahme erhoben werden — liegt in bar — in Scheck — bei.

Vor- und Zuname

Ort

Straße und Hausnummer Datum

A

Liefern Sie

im Geschenkabonnement für die Dauer eines Jahres

....	„das AUTO, MOTOR und SPORT"	DM 27.—
....	„MOTOR-REVUE"	DM 20.—
....	„FLUG-REVUE	DM 20.—
....	„das MOTORRAD"	DM 24.—
	„ROLLER - MOBIL - KLEINWAGEN"	DM 10.—

Dazu rechtzeitig vor Weihnachten eine Geschenkurkunde mit dem neuesten Heft.

Der Betrag wird am .... auf Ihr Postscheckkonto VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE STUTTGART 16 137 überwiesen.

Anschrift des Bestellers — Adresse des Beschenkten

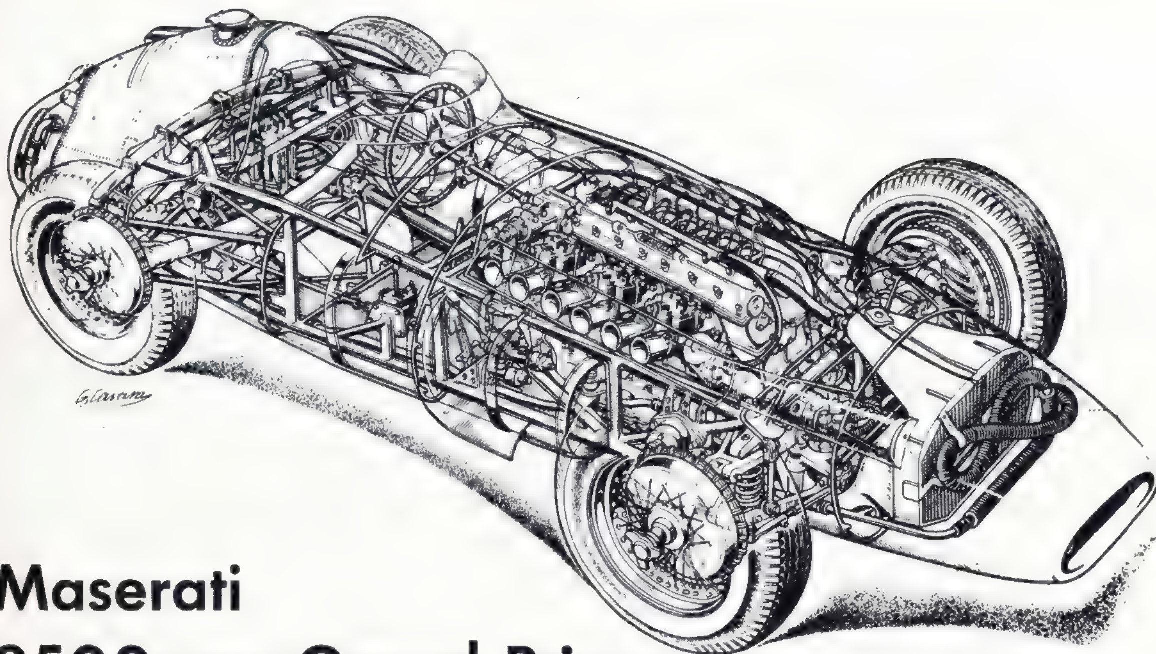
Vor- und Zuname — Vor- und Zuname

Ort — Ort

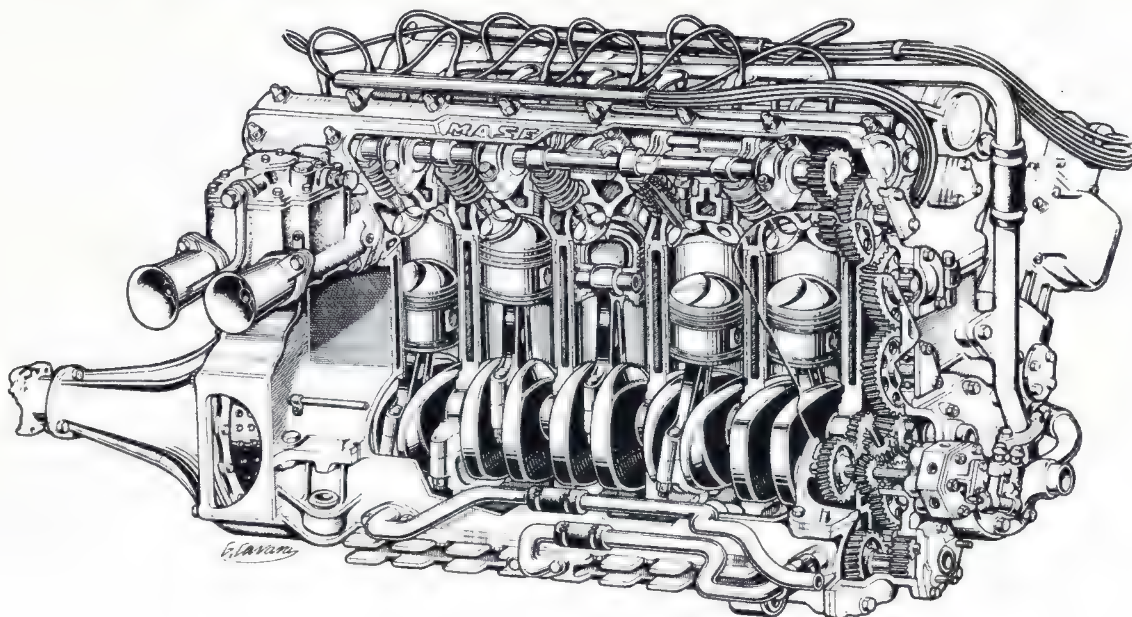
Straße und Hausnummer — Straße und Hausnummer

Die Geschenkurkunde soll unterzeichnet sein

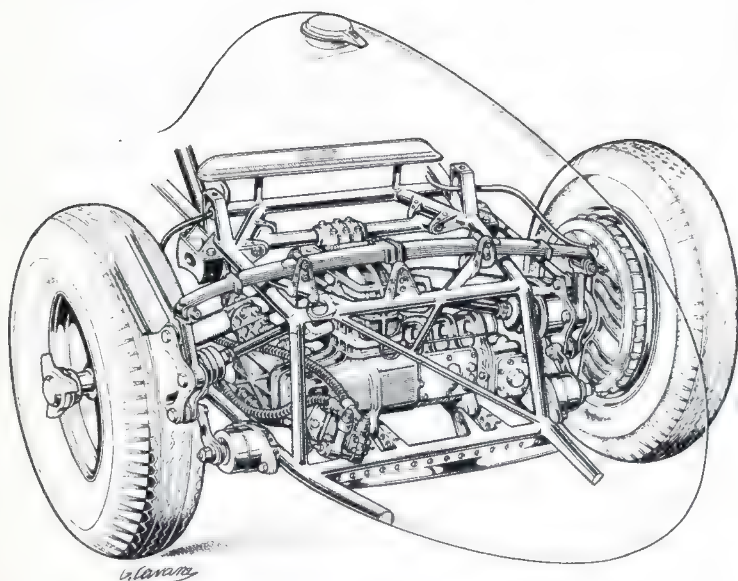
A



Maserati 2500 ccm Grand Prix



Zeichnungen:
Cavara



Der schärfste Kontrahent des Lancia-Ferrari, der mit Juan Manuel Fangio am Steuer die Automobilweltmeisterschaft 1956 gewann, war der 2,5 Liter-Maserati-Grand-Prix. Stirling Moss siegte mit diesem von der Officine Alfieri Maserati in Modena gebauten Wagen bei den Grands Prix von Monaco und Europa in Monza. Der hier in Schnittzeichnungen gezeigte Monoposto hat einzeln an Dreieckslenkern aufgehängte Vorderräder mit Schraubenfedern abgefedert, Stahlrohrrahmen, Kraftstofftank im Heck und De Dion-Hinterachse und Hebel-Stoßdämpfer. Der oben abgebildetete Motor ist ein Reihensechszylinder mit einem Einlaß- und einem Auslaßventil, zwei Zündkerzen pro Zylinder, zwei obenliegenden Nockenwellen mit Zahnradantrieb und drei Weber-Doppelvergasern. Er gibt bei einer Drehzahl von 8000 U/min etwa 280 PS ab. Der Motor ist schräg zur Fahrzeuglängs- und Querachse in das Chassis montiert. Dadurch kann die Antriebswelle seitlich am Sitz vorbeigeführt werden, der somit tiefer zu liegen kommt und eine niedrigere Sitzposition ermöglicht. Das Fünfgang-Getriebe wird links vom Fahrersitz aus geschaltet und ist mit der Hinterachse zu einem Block vereinigt. Maserati hatte im gleichen Fahrgestell zwei Versuchsmotoren mit abgewandelter direkter Kraftstoffeinspritzung von Bosch und indirekter Einspritzung in die Ansaugkanäle eingesetzt, die jedoch noch keine zufriedenstellenden Ergebnisse aufwiesen. Die links abgebildete Heckpartie zeigt das De Dion-Hinterachsaggregat.

Verschärftes Auge des Gesetzes

Nach nordrhein-westfälischem Beispiel erhielt jetzt auch Württembergs Landespolizei ihren ersten Kamerawagen. Weitere sollen folgen. Die scharfblickenden Hüter des Gesetzes werden in diesen Fahrzeugen durch zwei Robot-Kameras, eine mit Weitwinkel- und eine mit Teleobjektiv, unterstützt, die im günstigsten Sichtwinkel unter der Oberkante der Windschutzscheibe innen aufgehängt sind. Die Weitwinkelkamera linst (im wahrsten Sinne des Wortes) über eine kleine Vergrößerungslinse auf den vorderen rechten Kotflügel. In einem umgedrehten Scheinwerfergehäuse sitzt dort ein großer Tachometer mit Uhr und Kilometerzähler, der zu jeder Aufnahme Zeit und Geschwindigkeit angibt. Oben auf dem Dach ist eine Blitzlichtlampe montiert, bedient wird die ganze Apparatur vom Instrumentenbrett aus. Die Belichtungszeit von 1/250 sec (es wird ja meistens im Fahren fotografiert) ist fest eingestellt, die Blende kann variiert werden. Reicht das Licht nicht aus, wird der Blitz zugeschaltet. Die Blitzdauer ist so kurz, daß eine Blendung entgegenkommender Fahrzeuge ausgeschlossen ist.

Der schnelle Kamerawagen (ein 220 S) ist hauptsächlich für den Einsatz auf der Autobahn gedacht. Notorische Linksfahrer etwa können damit einwandfrei überführt werden, indem sie in kurzen Zeitabständen mehrfach aufs Bild kommen. Fahrsituation (leere rechte Fahrbahn), Fahrtstrecke, Geschwindigkeit (Linksfahrer mit 160 werden nicht belangt, wie man uns freundlich versicherte) und Zeitdauer des „Versuchs" sind eindeutig ersichtlich. Für die Erkennbarkeit des Nummernschildes sorgt die Telekamera. Bei komplizierten Fällen kann dann der zweite Pilot (auf unserm Bild hält er ein Mikrofon in der Hand) die gesamte Angelegenheit noch auf Tonband ex tempore zu Protokoll geben. *R. S.*





Rallye Iberico-Endspurt um die Europa-Meisterschaft

Eigentlich wurden sie ohne ihr Zutun schon seit Monaten als Europameister gefeiert, die beiden Stuttgarter Schock und Moll, die in diesem Jahr als einzige von Daimler-Benz zur Verteidigung der Werksfarben in die großen internationalen Langstrecken-Wettbewerbe geschickt wurden. Denn schon im Anschluß an die Rallye Monte Carlo, Sestrière und die Rallye Akropolis (die sie praktisch im Alleingang in ihrer Klasse gewannen) lagen sie mit einem solchen Vorsprung an der Spitze, daß es wirklich schien, als könnten sie nicht mehr eingeholt werden.

Während also die Mannschaft Schock/Moll im Blickfeld des öffentlichen Interesses stand, schob sich, zunächst völlig unbeachtet, eine andere Mannschaft nach vorn; der Vorjahresmeister der 1300er-Klasse Paul Ernst Strähle aus Schorndorf zusammen mit Deutschlands beliebtestem Beifahrer, dem „Professor" Hans von Wencher, der sich bereits vor dem Kriege als aktiver Sportfahrer — u. a. als 4. der Mille Miglia 1940 — einen Namen gemacht hat.

Durch Strähles 3. Platz bei der Europa-Meisterschaftswertung von Lüttich—Rom—Lüttich und seinen Gesamtsieg bei der Rallye Adriatique ergab sich daher vor dem letzten Lauf die Tatsache, daß Schock/Moll zwar mit einem Vorsprung von 39 Punkten gegen 32 von Strähle/von Wencher führten, daß diese aber durchaus die Chance hatten, bei einer Plazierung in der Rallye Iberico unter den ersten Drei, Schock/Moll im Endspurt zu schlagen, falls diese nicht selber auch noch Punkte sammeln konnten. Erschwerend für Schock/Moll kam hinzu, daß sie ihre Punktzahl mit 5 gewerteten Veranstaltungen erreichten, während Strähle/von Wencher dazu bisher nur 4 benötigt hatten, so daß Schock/Moll bei einem etwaigen Erfolg auf die Punkte einer früheren Veranstaltung hätten verzichten müssen.

Zwischen den beiden Konkurrenten, die im übrigen gute Freunde und Nachbarn sind, begann nun ein diplomatisches Zwischenspiel. Der Draht zwischen Stuttgart und Schorndorf glühte an manchem Abend, wenn die eine Partei von der anderen herauszuholen versuchte, ob sie nach Spanien ginge, oder ob man sich dieses Unternehmen ersparen könne; — denn so gern Schock/Moll zu Hause geblieben wären, so konnten sie sich es doch nicht leisten, das Risiko auf sich zu nehmen, Strähle/von Wencher allein nach dort ziehen und evtl. sich plazieren zu lassen.

Man sah daher in der Woche vor dem Start der Rallye Iberico in Strähles VW-Werkstatt — wo neben dem 1300 ccm-Porsche noch seine berühmte „Donnerbüchse" als Renndienst-, Benzin- und Kofferwagen unter dem Kommando von Frau von Wencher vorbereitet wurde — eine ebenso fieberhafte Tätigkeit wie in der Sportabteilung von Untertürkheim, wo man für den bei der Abnahmefahrt an einem Baum gelehnten 300 SL noch schnell einen neuen Wagen fertigmachen mußte.

Die beiden schärfsten Kontrahenten der diesjährigen Europäischen Tourenwagen-Meisterschaft, Schock auf Mercedes-Benz 300 SL (links) und Strähle auf Porsche 1300 Super. Foto: von Hanstein



In Spanien fanden die Kontrahenten die erhoffte südliche Sonne nur tagsüber, während sie nachts auf der Hochebene nördlich von Madrid bereits ein kalter Schneesturm empfing. Weit über 100 Teilnehmer, von denen allerdings die meisten aus Spanien und Portugal stammten, stellten sich in der Nacht zum 1. November den Startern in 6 verschiedenen Startorten, um nach Zurücklegung einer Nachtetappe von ca. 300 km sich in Madrid zur ersten Sonderprüfung zu vereinigen. Bei dieser, einer Gymkhana, bei der auf einer der breiten Avenidas im Herzen der Stadt ein Labyrinth von Kegeln zu umfahren war und beschleunigt, gebremst, zurückgesetzt und wieder beschleunigt werden mußte, entschied sich praktisch bereits die Europa-Meisterschaft. Strähle, der wie alle anderen Teilnehmer diese Prüfung zu Hause geübt hatte, benützte bei der Rallye einen viel höheren I. Gang als beim Training, da er glaubte, diesen später auf der Strecke besser ausnutzen zu können, war infolgedessen viel zu hoch übersetzt und fiel gleich zu Beginn auf den 15. Platz zurück. Schock dagegen bewältigte die Prüfung in überzeugender Manier, schwang seinen schweren SL wie eine Primaballerina um die Kegel und legte die Tagesbestzeit auf das rutschige Asphalt-Parkett. Zweitschnellster wurde der international völlig unbekannte portugiesische Fahrer Valente auf einem 1300er Porsche, was beweist, daß Strähle bei richtiger Übersetzung durchaus eine Chance gehabt hätte. An 3. und 4. Stelle wieder zwei 300 SL's, gefolgt vom ehemaligen Monte Carlo-Sieger Gastonides auf einem Werks-Triumph.

Nach einer kurzen Mittagspause ging es dann auf die über 1600 km führende eigentliche Zuverlässigkeitsfahrt, die mit Geheimkontrollen, welche auf die Sekunde durchfahren werden mußten, gespickt und von einigen Sonderprüfungen unterbrochen war. Diese Sonderprüfungen, bei denen es sich um ein kurzes Bergrennen, einen Kilometer mit stehendem Start und eine Beschleunigungs- und Bremsprüfung handelte, wurde ohne jeglichen Umrechnungsfaktor gewertet, so daß die stärkeren Wagen von vornherein erheblich im Vorteil waren. Zu dieser Zuverlässigkeitsprüfung mit den Geheimkontrollen traten beide deutsche Mannschaften aufs beste gerüstet an. Longines-Chronographen und Variostop bei Strähle, Speed-Pilotes und Kienzle-Wegmesser bei Schock sowie Batterien von Stoppuhren waren die Waffen, mit denen beide Mannschaften den Kampf um die Sekunden aufnahmen.

Schock/Moll hatten bei den Sonderprüfungen das Pech, daß sie nach Aussagen der spanischen Kommissare eine Begrenzungslinie, welche den Beginn des geheimen Kontrollsektors anzeigte, überfahren haben sollen. Nach ihrer eigenen Darstellung haben sie aber bereits vor dieser Linie gehalten und dann noch einmal zurückgesetzt, um ihre Uhren und Geräte auf den letzten Kilometerstein auszurichten. Durch die für das Überfahren zugeteilten 20 Strafpunkte wurden die Siegeschancen des Mercedes-Paares zunichte, und trotz der bravourösen Fahrt, mit der sie beim Schlußrennen im eleganten Kurort Estoril bei Lissabon die Tagesbestzeit fahren konnten, wurden sie bis auf den 23. Platz zurückgeworfen.

Strähle/von Wencher kämpften sich nach ihrem schlechten Start in Madrid bei jeder Prüfung langsam weiter nach vorn. Strähle konnte schließlich sogar knapp hinter Schock und dem späteren Gesamtsieger Stock — beide auf Mercedes 300 SL — mit seinem 1,3 Ltr. Porsche die drittschnellste Zeit bei dem Schlußrennen fahren und damit unter Beweis stellen, daß auch der 1,3 Ltr. Porsche mit einem erstklassigen Fahrer nicht nur die gefürchteten Alfa Veloces (7 am Start), sondern auch wesentlich stärkere Wagen schlagen kann. Trotzdem reichte es ihm aber nur zum 6. Platz im Gesamtklassement. Damit waren die Würfel für die Europa-Meisterschaft gefallen und Strähle/v. Wencher, die mit diesem Platz bei der Rallye Iberico noch 5 zusätzliche Punkte erhielten, wurden mit 2 Punkten Rückstand hinter den neuen Europa-Meistern Schock/Moll ehrenvolle Zweite.

Ein Protest der Mannschaft Schock/Moll gegen die Entscheidung der spanischen Kommissare wurde vom portugiesischen Automobilclub abgelehnt, da der Club die Angaben seiner Streckenkommissare als richtig unterstellen mußte. Mit dieser Entscheidung gaben sich Schock/Moll nicht zufrieden und beantragten eine FIA-Entscheidung hierüber, so daß der Veranstalter sich in der peinlichen Lage sah, bei dem mit großer Liebe und Eleganz vorbereiteten Festbankett, den Sieger auf Grund dieses Protestes nicht bekanntgeben zu können. Lediglich die Klassensieger wurden gefeiert und während sich die eleganten Paare im Spielkasino von Estoril zu den Klängen des portugiesischen Fado drehten, machte das Bonmot die Runde, daß Herr . . . . ock auf 300 SL in jedem Falle die Rallye Iberico gewonnen hätte, wobei es ja nicht so wichtig wäre, ob man ein St oder Sch davor setzt.

Rückblickend darf den Veranstaltern der ersten „gesamt-iberischen" Rallye, den Automobilclubs von Spanien und Portugal, bescheinigt werden, daß Organisation und Durchführung voll befriedigt haben. Die Ergebnisse der Sonderprüfungen waren jeweils schnell greifbar. Die Tatsache, daß geheime Kontrollen immer unerfreulich sein werden und zu unvermeidlichen Beanstandungen durch die Konkurrenten Anlaß geben, hat sich einmal mehr bestätigt. Allen denjenigen aber, die einmal an einer Sportveranstaltung in einer ebenso schönen wie interessanten neuen Umgebung teilnehmen wollen, kann man zur Rallye Iberico nur raten.

Huschke von Hanstein

Runde um Runde

Der Commendatore Ferrari hat auch für 1957 ein umfangreiches Rennprogramm aufgestellt, das sogar einen noch größeren Einsatz als in diesem Jahr vorsieht. Die Scuderia aus Maranello wird mit einer starken Mannschaft sowohl in der Rennwagenweltmeisterschaft als auch im Wettbewerb um den Coup des Constructeurs (Sportwagenweltmeisterschaft) vertreten sein. Darüber hinaus konkurriert Ferrari auch in den Formel 2-Rennen. Der neue Formel 2-Rennwagen, der mit einem V6-Zylinder-Motor ausgerüstet ist und dem Formel 1 in Chassis und auch in der Karosserie sehr ähnlich sein soll, wurde im Autodromo von Modena ausgedehnten Testfahrten unterzogen, die zufriedenstellend verliefen. Seine Leistung wird von italienischer Seite mit 180 PS angegeben, was eine Literleistung von 120 PS darstellt. Wir glauben kaum, daß diese Angabe den Tatsachen entspricht, aber es dürfte auch mit 165 bis 170 PS für einen 1,5 Liter-Rennwagen allerhand erreicht worden sein. Was den Formel 1-Wagen betrifft, so wird er zur Zeit überarbeitet, besonders Lenkung und Vorderradaufhängung, die ja in Monza die Ursache verschiedener Ausfälle und Unfälle waren. Neben dem erfolgreichen V8-Zylinder-Lancia-Ferrari hat Maranello noch einen Vierzylinder mit direkter Bosch-Kraftstoffeinspritzung in Vorbereitung. Es dürfte sich hier um eine Weiterentwicklung des von Lampredi entworfenen Vierzylinders handeln.

Auf dem Sportwagensektor bringt Ferrari wieder den 3,5 Liter-Zwölfzylinder, jedoch mit einem überarbeiteten Chassis und einem verbesserten Motor. In der 2 Liter-Klasse erscheint wieder der Testa Rossa, der im Aufbau dem in Le Mans 1956 eingesetzten 2,5 Liter-Prototyp ähnlich ist. Ferner wird der V6-Zylinder 1,5 Liter auch als Sportwagen gebaut. Und last not least will die Scuderia Ferrari trotz den schlechten Erfahrungen, die sie in diesem Jahre gemacht hat, auch 1957 wieder mit Englebert-Reifen starten. Mit Castellotti, Musso, Collins, de Portago, Gendebien und von Trips hat Ferrari auch fahrerisch eine starke Mannschaft zur Verfügung. In Italien ist man ferner davon überzeugt, daß auch Fangio 1957 wieder für den Commendatore, wenigstens in den Grands Prix, starten wird. Die Officine Alfieri Maserati, die italienischen Meldungen zufolge zu Beginn der europäischen Grand Prix-Saison mit einem neuen V12-Zylinder-Formel 1 starten soll, hat bis jetzt nur Behra, Perdisa und den Schweden Bonnier als Fahrer und wird evtl. noch Maglioli verpflichten, also ein Team, bei dem die ganze Verantwortung auf Behra lastet.

*

Maserati gewann übrigens den Großen Preis von Venezuela, der auf einer 4 km langen Rundstrecke in der Hauptstadt Caracas ausgetragen wurde und mit sehr hohen Geldpreisen sowie mit einem Pokal des Staatspräsidenten General Jimenez ausgezeichnet war. Der Modeneser Rennstall hatte Stirling Moss mit einem 3 Liter-6-Zylinder und Jan Behra mit einem neuen 2 Liter-4-Zylinder eingesetzt. Fangio steuerte einen 3,5 Liter Ferrari und übernahm vom Start weg die Spitze, die er jedoch bald Moss überlassen mußte. Es entwickelte sich dann ein erbitterter Kampf zwischen Moss, Fangio, de Portago, Schell und dem Schweden Bonnier, der einen 3,5 Liter Alfa Romeo „disco volante" fuhr. Im weiteren Verlauf des Rennens ging dann ein wolkenbruchartiger Regen nieder und Moss konnte seine Spitzenposition weiter ausbauen. De Portago fiel wegen Motordefekts aus und Fangio hielt den zweiten Platz vor dem Franzosen Behra. In dieser Reihenfolge ging auch das Rennen zu Ende, nachdem Moss noch mit 136,03 km/st die schnellste Runde gedreht hatte. Behra gewann die 2 Liter-Klasse.

Ergebnisse: 1. Moss (England) auf Maserati in 2:31:49 = 135,50 km/st; 2. Fangio (Argentinien) in 2:32:09; 3. Behra (Frankreich) auf Maserati; 4. Gregory (USA) auf Ferrari; 5. Bonnier (Schweden) auf Alfa Romeo.

*

Der amerikanische Sportwagenmeister auf Mercedes-Benz 300 SL des Jahres 1955, Paul O'Shea, der übrigens seinen Titel auch in diesem Jahr wieder erfolgreich verteidigte, weilte zu einem kurzen Besuch in Stuttgart. Der Amerikaner, der nicht nur Automobilrennen fährt, sondern auch ein guter Flieger ist und sich sonst noch in verschiedenen anderen Sportarten erfolgreich betätigt, sagte, daß Chevrolet bei den 12 Stunden von Sebring 1957 mit einer neuen, stark verbesserten Corvette mit direkter Kraftstoff-Einspritzung erscheinen werde. Er brachte ferner die Nachricht mit, daß Bemühungen im Gange seien, die Carrera Panamericana Mexico im April 1957 erstmals wieder nach einer längeren Pause durchzuführen. Von dem zu Beginn dieses Jahres in der Öffentlichkeit bekanntgewordenen Plan, bei Los Angeles eine Grand Prix-Rennstrecke zu bauen, hält er nichts, wie uns auch aus eigener Erfahrung bekannt ist, daß derartige Projekte schon des öfteren in Erwägung gezogen wurden, aber über das Planungsstadium nie hinauskamen.

*

Tony Parravano hat nun auch noch den Formel 1 Maserati gekauft, den Moss beim Großen Preis von Italien und Europa im September in Monza zum Sieg steuerte . . . Der Portugiese Craviero Lopes gewann auf einem Porsche das Sportwagen-Rennen von Beira in Südrhodesien. Im Lauf für Tourenwagen belegte ein VW den zweiten Platz. Sieger wurde hier der Portugiese Faria auf Fiat . . . Gewinner der australischen Wirtschaftlichkeits-Fahrt wurden auch in diesem Jahr wieder die Vorjahressieger Wright und Oliver auf einem 980 ccm Goliath . . . Bei der Rallye von Uganda in Afrika, die über 1900 km ging, erhielt eine Borgward Isabella-Mannschaft den Team-Preis. Gesamtsieger wurde ein Peugeot 403 vor einer Borgward Isabella . . . John Fitch siegte auf einem Jaguar D im Sportwagenrennen des Staates New England (USA) in der Klasse über 1500 ccm, während Paul Sagan auf einem Porsche Spyder die Kategorie bis 1500 ccm gewann . . . Bei der Belgien-Rundfahrt belegten Vater und Sohn Sander auf Porsche in der Klasse bis 1600 ccm den ersten Platz. . . . Anläßlich seines 50jährigen Jubiläums im nächsten Jahr wird der Automobile Club de l'Ouest am 19. Mai auf der Sarthe-Rundstrecke von Le Mans ein Dreistunden-Rennen für Damen und ein Motorradrennen für

Solomaschinen bis 500 ccm veranstalten . . . Der von Felice Bonetto 1953 mit einem Formel 2-Maserati beim Bergrennen Pontedecimo-Giovi aufgestellte Rekord wurde von Scarlatti auf einem 2 Liter-Maserati-Sportwagen gebrochen . . . Nach der deutschen, französischen, österreichischen und dänischen Sportwagen- bzw. Automobilmeisterschaft gewann ein Porsche nun auch das portugiesische Championat. Automobilmeister von Portugal wurde Filipe Nogueira . . . Gegen die Konkurrenz von Ferrari-Mondial, Jaguar XK 120 und XK 140, Triumph TR 3 und Ford Thunderbird holte sich ein Mercedes-Benz 190 SL im Fernen Osten den Sieg im Macau-Grand Prix . . . Luigi Villoresi, der von Rom aus nach Mailand überflogen wurde, wo er sich in einer Klinik einer Spezialbehandlung unterzieht, befindet sich auf dem Wege der Besserung, wird jedoch mindestens zwei Monate in Behandlung bleiben müssen . . . Die Sportkommission des italienischen Automobilclubs besprach anläßlich einer Sitzung de Durchführung der nächsten Mille Miglia. Die Veranstaltung steht zwar im Termin-Kalender, doch ist es durchaus noch nicht sicher, ob sie überhaupt durchgeführt werden kann. Cavaliere Florio plant dagegen, auch 1957 seine Targa Florio zu veranstalten, es ist allerdings noch nicht klar, ob die Ausschreibung ähnlich der des Jahres 1956 sein wird, oder das Rennen nach einer freien Formel ausgetragen werden soll. Bekanntlich errang bei der diesjährigen Targa Florio Umberto Maglioli auf einem Porsche 1500 RS einen bemerkenswerten Sieg gegen wesentlich stärkere Konkurrenz.

*

Werner Haas, der Motorradweltmeister der 125- und 250 ccm-Klasse 1953 und der 250 ccm-Konkurrenz von 1954 auf NSU, stürzte mit einem Sportflugzeug auf dem Flugplatz von Zell bei Neuburg an der Donau tödlich ab. Der 29jährige sympathische Augsburger, der noch im Sommer dieses Jahres die NSU-Rekordexpedition zu den Bonneville Salt Flats begleitet hatte, fuhr sich innerhalb kurzer Zeit in die Weltklasse. Als sich NSU vom Sport zurückzog, nahm er hauptsächlich an Geländefahrten teil und erzielte auch dort gute Erfolge. Im vergangenen Jahr hatte er sich auch seine bürgerliche Existenz durch den Bau einer Tankstelle an der Autobahneinfahrt bei Augsburg gesichert. Nach seiner Rückkehr aus Amerika befaßte sich Haas mit der Fliegerei und legte vor einiger Zeit seine Sportfliegerprüfung ab. Am 13. November startete er dann in Zell mit einem Jodel-Sportflugzeug und stürzte aus bisher noch nicht geklärten Gründen aus niedriger Höhe ab. Die Maschine fing beim Aufschlag Feuer. Werner Haas fand bei dem Absturz den Tod. Mit Hans Baltisberger und Werner Haas hat der deutsche Motorradsport in diesem Jahr seine beiden besten Motorradrennfahrer der jüngeren Generation verloren.

*

Die mit der Untersuchung der Katastrophe von Le Mans beauftragte französische Staatsanwaltschaft hat das Verfahren jetzt eingestellt, da auf Grund der Ermittlungen festgestellt werden konnte, daß die Katastrophe nicht durch das Verschulden eines Konkurrenten verursacht wurde.

*

Umberto Maglioli ist nicht nur ein guter Sportwagenfahrer, sondern befaßt sich auch erfolgreich mit Pistolenschießen und dem Kleinkaliber-Schießsport. Er hält das für ein gutes Ausgleichstraining zur Erhöhung der Konzentrationsfähigkeit.

*

Folgende Fahrzeug-Kontingente sind von den einzelnen Ländern für die Rallye Monte Carlo 1957 zugelassen: England 95, Frankreich 95, Deutschland 20, Dänemark 15, Italien und Holland je 15, Griechenland, Finnland, Portugal und Norwegen je 10, Irland, Monaco, Belgien, die Schweiz, Spanien und die übrigen Nationen je 5 Fahrzeuge. Insgesamt können 340 Wagen bei der nächsten Rallye Monte Carlo starten.

*

Alljährlich finden in England eine Reihe von sogenannten Veteranen-Rennen statt, an denen die ältesten Automobile teilnehmen, die noch fahrbar sind. Die bekannteste Veranstaltung dieser Art führt von London nach Brighton. In diesem Jahr waren dort 230 Fahrzeuge aus verschiedenen Ländern am Start. Das älteste, ein Panhard Levassor aus dem Jahre 1895, steuerte der spanische Journalist Prendes, der bereits vor einigen Jahren mit einem 1906er Mercedes von Madrid durch ganz Westeuropa mit Endziel Stuttgart gefahren war. Von den 230 gestarteten Wagen fielen nur fünf aus. Sieger wurde ein englischer Stephens dogcart aus dem Jahre 1898 mit Mr. Stephens am Steuer. Gümo

Das Wrack der Sportmaschine, mit der Werner Haas (links oben) seinen letzten Flug durchführte Foto: dpa





Steuer, Recht, Versicherung

Schadenersatz für den Anhalter

In den Urteilen unserer Gerichte ist die Frage, in welchem Rahmen für eine Gefälligkeitsfahrt gehaftet werden muß, sehr umstritten.

Das Landgericht Frankenthal hat jetzt wiederum festgestellt (1 S 281/55), daß der unentgeltlich Mitgenommene gegen den Eigentümer des Wagens oder seinen Fahrer bei einem Unfall nur dann Ansprüche geltend machen kann, wenn dieser die im Straßenverkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich großem Maße verletzt hat. Dagegen seien Schadenersatzansprüche des Mitgenommenen dann ausgeschlossen, wenn der Unfall nur auf leichte Fahrlässigkeit zurückzuführen sei.

Es entspreche nach der Überzeugung des Gerichts dem Rechtsgefühl, den Halter und Fahrer eines Kraftfahrzeuges nicht mit größerer Sorgfalt zu belasten, als er sie anzuwenden pflege, wenn er allein fahre. Der Kraftfahrer erwarte von der Rechtsordnung, daß er nicht besonders dafür haften müsse, daß er einem anderen eine Gefälligkeit erweise: „Wer von einem Dritten in seinem Kraftfahrzeug aus Gefälligkeit und dazu noch unentgeltlich mitgenommen werden will, bringt dadurch zum Ausdruck, daß er sich diesem Fahrer und seiner Fahrweise anvertraut und damit die Gefahr auf sich nimmt, die in der Person dieses Fahrers entstehen kann. Das schließt jedenfalls einen Schadenersatzanspruch für leichte Fahrlässigkeit aus." *Dr. G.*

Schwarzfahrer muß sich selbst anzeigen

Nach einem Verkehrsunfall hat jeder beteiligte Kraftfahrer die Pflicht, sich mit seinem Fahrzeug am Unfallort aufzuhalten, um Feststellungen über den Hergang des Unfalles zu ermöglichen. Eine wichtige Ausnahme von dieser Wartepflicht ist dann gegeben, wenn nur der beteiligte Kraftfahrer selbst bei diesem Unfall an seinem Fahrzeug Schaden erlitten hat. Die Gerichte sind einhellig der Meinung, daß es zu weit gehe, in einem solchen Fall von dem Kraftfahrer zu verlangen, selbst die Polizei herbeizurufen und ihr Eintreffen abzuwarten.

Der Bundesgerichtshof hat nunmehr in Fortführung dieser Rechtsprechung entschieden (4 StR 175/56), daß der bei einem Unfall allein geschädigte Kraftfahrer dann „objektive Feststellungen über den Unfallhergang" ermöglichen muß, wenn das von ihm gefahrene Fahrzeug nicht ihm selbst gehört.

Ein Schwarzfahrer war mit einem fremden Wagen ins Schleudern und über eine niedrige Grundmauer hinweg auf ein unbebautes Grundstück geraten. Dort blieb der Wagen schwerbeschädigt stehen. Als Straßenpassanten sich dem Unfallort näherten, flüchtete der Schwarzfahrer. Obwohl allein der von ihm gefahrene Wagen bei dem Unfall beschädigt worden war, bestätigte der Bundesgerichtshof in seinem Urteil, daß sich der Schwarzfahrer auch der Fahrerflucht schuldig gemacht hat. Die Feststellungspflicht bestehe nämlich immer dann, wenn durch den Unfall „Rechtsbeziehungen" zu irgendwelchen anderen Personen entstanden seien oder entstehen könnten. Die eine Feststellungspflicht begründenden Rechtsbeziehungen seien nur dann zu verneinen, wenn der Verkehrsunfallbeteiligte ausschließlich selbst Schaden erlitten habe. Anders sei es aber, wenn ein Fahrer den Wagen eines Dritten benutzt habe. Immer dann, wenn eine „fremde Sache" beim Unfall beschädigt worden sei — hier der unbefugt benutzte Wagen —, bestehe ein öffentliches Interesse an der Aufklärung des Sachverhaltes. Daraus ergebe sich die Verpflichtung des Unfallbeteiligten, am Unfallort zu verweilen und objektive Feststellungen über den Unfallhergang zu ermöglichen.

Der Bundesgerichtshof betont in diesem Zusammenhang, daß die mit dieser Wartepflicht praktisch verbundene Pflicht zur Selbstbezichtigung, die es in unserer Rechtsordnung sonst nicht gebe, unvermeidlich sei. „Das Gesetz hat die Feststellungspflicht im Interesse der Aufklärung von Verkehrsunfällen für so bedeutsam angesehen, daß es diese Folge notfalls als unvermeidlich in Kauf nimmt", heißt es wörtlich im Urteil des Bundesgerichtshofes. *Dr. G.*

Der Alkohol im Melissengeist

Ein Kohlenhändler brachte mit seinem Lastwagen eine Ladung Kohlen vom Ruhrgebiet nach Oldenburg. Weil er sich einen starken Schnupfen geholt hatte, trank er bei einer Rast in einer Gastwirtschaft drei Gläschen Weinbrand. Zusätzlich besorgte er sich als Medizin gegen seine Erkältung eine Flasche „Klosterfrau-Melissengeist", aus der er während der Fahrt jedesmal einen kräftigen Zug tat, wenn ihm sein Schnupfen allzusehr zu schaffen machte. Als er von einer Polizeistreife kontrolliert wurde, hatte er es bereits auf einen Blutalkoholspiegel von 1,98 Promille gebracht.

Vor Gericht verteidigte er sich damit, er habe den „Klosterfrau-Melissengeist" für eine ganz harmlose Medizin gehalten und nicht gewußt, daß sein „Hausmittel" gegen Schnupfen 80 bis 90 Prozent Alkohol enthalte.

Die Richter glaubten ihm zwar, daß er den Alkoholgehalt nicht genau kannte, verurteilten ihn aber dennoch zu drei Wochen Gefängnis mit der Begründung, der Angeklagte habe als intelligenter Mensch mindestens „an den Veränderungen des körperlichen und seelischen Befindens" gemerkt, daß er mit dem Melissengeist auch Alkohol zu sich nehme.

Dieses Urteil ist jetzt vom Strafsenat des Oberlandesgerichts Oldenburg aufgehoben worden (Ss 41/56). Das Landgericht habe nämlich, so begründen die Oldenburger Richter ihre Entscheidung, nicht berücksichtigt, daß der Angeklagte sich wegen seines Schnupfens nicht in einem normalen körperlichen Zustand befunden habe, von dem aus er die Wirkung des genossenen Alkohols hätte beurteilen können. Jeweils nach Einnahme eines Schluckes „Klosterfrau-Melissengeist" habe er eine Besserung in seinem Befinden verspürt. Es erscheine daher nicht ausgeschlossen, daß er die Wirkung des „unbewußt genossenenAlkohols", der zunächst ein Gefühl der erhöhten Leistungsfähigkeit und eine Hebung der Stimmung hervorrufe, als eine von der Medizin herbeigeführte Besserung seines Befindens angesehen habe. Man habe ihm bisher noch nicht nachweisen können, daß er die Alkoholwirkung rechtzeitig erkannt habe; deshalb sei seine Verurteilung zu der empfindlichen Gefängnisstrafe nicht ausreichend begründet. *Dr. G.*







Nicht mit Gewalt zur Polizeivernehmung

Die Polizisten dürfen einen Bürger, den sie einer Straftat beschuldigen, nicht mit Gewalt zur Vernehmung schleppen, wenn er die Aussage vor der Polizei verweigert. Diesen offenbar nicht genügend bekannten Rechtsgrundsatz hat jetzt wieder mit aller Deutlichkeit das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht festgestellt und einen Landwirt von der Anklage des Widerstands gegen die Staatsgewalt freigesprochen. Ihm hatte die Staatsanwaltschaft folgendes vorgeworfen:

Eines der Mutterschafe des Landwirts hatte auf dem Weg zum Weideplatz einen Verkehrsunfall verursacht. Die Beamten der Unfallbereitschaft erschienen sehr bald in der Wohnung des Bauern, um seine Personalien festzustellen und Ermittlungen über den Hergang des Unfalles anzustellen. Der Bauer behauptete steif und fest, von der ganzen Sache überhaupt nichts zu wissen. Da die Polizisten nicht locker ließen, kam es zu einem erregten Wortwechsel. Der Bauer legte zwar schließlich seinen Personalausweis vor, forderte jedoch die Polizeibeamten mehrfach auf, sein Grundstück sofort zu verlassen. Drohend erhob er dabei die Faust und erklärte, er werde der Polizei in keinem Fall weitere Angaben zu dem Unfall machen. Die Beamten hingegen verlangten, daß er zur weiteren Vernehmung in den Unfallwagen mitkomme. Der Bauer weigerte sich. Als auch die Drohung nichts fruchtete, man werde ihn notfalls mit Gewalt dorthin bringen, packten ihn zwei Polizisten an den Armen und schleiften ihn durch den Vorgarten, wobei der Kommandoführer von hinten nachschob. Obwohl sich der Bauer verzweifelt gegen die Pfosten des Gartentores stemmte, konnte er sich schließlich doch nicht gegen die Überzahl der Polizeibeamten durchsetzen.

Das Landgericht, das sich zunächst mit diesem Fall zu befassen hatte, verurteilte den widerspenstigen Landwirt entsprechend dem Antrag des Staatsanwalts wegen Widerstands gegen die Staatsgewalt zu empfindlicher Strafe. Vor dem Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgericht nahm der Fall dann aber eine andere Wendung. Die Polizei, so stellten die Schleswig-Holsteinischen Richter fest, sei ebenso wie jeder Bürger an die gesetzlichen Bestimmungen gebunden (Ss 309/55). Sie dürfe zwar einen Beschuldigten vorladen und ihn vernehmen. Dieser sei jedoch nicht verpflichtet, einer solchen Vorladung Folge zu leisten und zur Sache auszusagen. Daher seien Zwangsmittel, um einen geladenen, aber nicht zum Erscheinen bereiten Beschuldigten gefügig zu machen, unzulässig. „Nachdem der Angeklagte den Polizeibeamten erklärt habe, daß er weitere Angaben zu dem Unfall nicht machen wolle, war die gewaltsame Verbringung des Angeklagten in den Unfallwagen zum Zwecke seiner Vernehmung unrechtmäßig." Die Beamten hätten hier nicht die Besorgnis haben müssen, daß der 70jährige Bauer, dessen Name und Anschrift sie genau gekannt hätten, den Sachverhalt vertusche oder sich gar durch Flucht einem Verkehrsunfall-Strafverfahren entziehen werde. Da die Beamten also widerrechtlich gehandelt hätten, habe sich der Bauer gegen das Abführen zur Wehr setzen dürfen und sei daher aus Rechtsgründen freizusprechen. *Dr. G.*

Der Tankwart winkt

Zum Kundendienst der Tankstellen gehört es, Kraftfahrer wieder in den Verkehr „einzuwinken". Das Oberlandesgericht Braunschweig hat nun entschieden (2 W 9/56), daß der Kraftfahrer sich dabei in gewissem Umfang auf die Zeichen des Tankwarts verlassen kann. Je nach Lage des Einzelfalles entfällt dadurch ein Verschulden des Kraftfahrers, auch wenn er selbst den fließenden Verkehr nicht einwandfrei beobachten kann und dadurch beim Einordnen einen Unfall verursacht.

Der Kraftfahrer kann jedoch darüber hinaus trotzdem schadenersatzpflichtig sein. Die Betriebsgefahr des aus der Tankstelle ausfahrenden Personenkraftwagens ist nämlich vom Oberlandesgericht Braunschweig als „wesentlich höher als die Betriebsgefahr der im fließenden Verkehr auf der Straße befindlichen Kraftfahrzeuge" angesehen worden. Aus dieser erhöhten Betriebsgefahr könne sich auch bei einem Unfall, der nicht vom Kraftfahrzeugführer des ausfahrenden Wagens verschuldet sei, die Verpflichtung zum Ersatz eines Teiles des entstandenen Schadens ergeben. *Dr. G.*

Kraftfahrer braucht kein Meteorologe zu sein

Die Gefahren der Glatteisbildung auf Straßen sind jedem Kraftfahrer bekannt. Jetzt, zu Beginn der kalten Jahreszeit, hat eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamm besondere Bedeutung, die sich mit der Voraussehbarkeit derartiger Glatteisbildung befaßt. Das Gericht hat sich energisch dagegen ausgesprochen, daß der Kraftfahrer in dieser Hinsicht in seinen Kenntnissen und Fähigkeiten überfordert werde. Von einem Kraftfahrer könne man grundsätzlich nicht verlangen, daß er bei vorher völlig eisfreier Straße den wechselnden Baumbestand und die Straßenböschung als mögliche Ursache einer Eisbildung in Betracht ziehe und seine Fahrweise entsprechend einrichte, heißt es in dem Urteil (3 Ss 1357/55).

In der Vorinstanz hatte eine Strafkammer einen Kraftfahrer, der in einer vereisten Kurve einen Unfall verursacht hatte, verurteilt, weil er mit einer Vereisung der Straßenkurve hätte rechnen müssen. Das Oberlandesgericht Hamm stellt dazu jedoch fest, diese Auffassung der Strafkammer sei nicht haltbar: „Eisbildungen auf der Straße sind für den Kraftfahrer im allgemeinen nur voraussehbar, wenn die Straße feucht ist und die Temperatur in Gefrierpunktnähe sinkt, oder wenn die typischen Voraussetzungen der Glatteisbildung vorliegen, das heißt, wenn Frostwetter geherrscht hat und nach einem plötzlichen Temperaturanstieg leichter Regen, insbesondere Sprühregen, auf den gefrorenen Boden fällt. Wenn verlangt wird, daß der Kraftfahrer bei vorher völlig eisfreier Straße den wechselnden Baumbestand und Straßenböschungen als mögliche Ursache einer Eisbildung in Betracht ziehen soll, wird dadurch der Kraftfahrer in seinen Kenntnissen und Fähigkeiten weit überfordert."

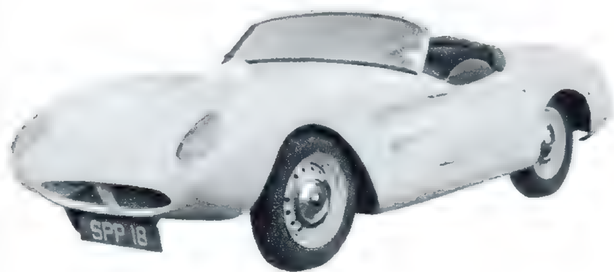
Von den besonderen örtlichen Verhältnissen, die zu einer Eisbildung führen könnten, seien im allgemeinen nur Ortskundige unterrichtet. Die Unkenntnis örtlicher Verhältnisse könne aber einem Kraftfahrer grundsätzlich nicht vorgeworfen werden, es sei denn, daß er die Strecke häufig befahre und schon früher überraschend Eisbildungen an bestimmten Stellen angetroffen habe. *Dr. G.*

		Mercedes 220 S
Listenpreis	DM	12 500.—
Kaufpreis	DM	12 650.—
Hubraum	ccm	2195
Leistung	PS	100
Verbrauch	Liter 100/km	13 (Super)
		DM
Kraftfahrzeugsteuer		317
Haftpflichtversicherung		357
Kaskoversicherung		566
Garage		360
Sonstiges		60
Feste Kosten pro Jahr		1660
		Pfg.
Kraftstoff		9,4
Motoröl		0,4
Reifen		1,5
Reparaturen u. Wartung		7,5
Sonstiges		0,8
Betriebskosten je km		19,6
Gesamtkosten pro Jahr bei jährl. Fahrleistg. von		DM
10 000 km		3620
20 000 km		5580
40 000 km		9500
60 000 km		12520
Gesamtkosten je km bei jährl. Fahrleistg. von		Pfg.
10 000 km		36,2
20 000 km		27,9
40 000 km		23,8
60 000 km		20,9

Die Betriebskosten (einschl. Abschreibung und Verzinsung)		
Feste Kosten pro Jahr		
laut obiger Tabelle	DM	1660
Abschreibung	DM	1585
Verzinsung	DM	396
	DM	3558
Betriebskosten je km		
laut obiger Tabelle	Pfg.	19,6
Abschreibung	Pfg.	2,5
	Pfg.	22,1
Gesamtkosten je km bei jährl. Fahrleistg. von		
10 000 km	Pfg.	57,7
20 000 km	Pfg.	39,9
40 000 km	Pfg.	31,0
60 000 km	Pfg.	28,0

Was kostet Dich Dein 220 S?

Im letzten Heft 23 hatten wir die Betriebskosten der wichtigen deutschen und ausländischen Personenwagen zusammengestellt. Leider hat sich beim Mercedes-Benz Typ 220 S ein Rechenfehler eingeschlichen, der die verschiedenen Gesamtkosten mit beeinflußte. Wir geben deshalb hier für den 220 S die berichtigten Betriebskosten wieder und bitten unsere Leser, das Versehen im letzten Heft zu entschuldigen.



Fairthorpe Elektron

Eine kleine Fabrik in Chalfont St. Peter, Buckinghamshire, stellte den Prototyp eines kleinen Sportwagens mit Kunststoffkarosserie vor. Der Wagen ist mit dem bekannten 1100 ccm Coventry-Climax-Vierzylindermotor mit obenliegender Nockenwelle ausgestattet und soll bei einem Reiseverbrauch von 6,9 Liter/100 km die beachtliche Höchstgeschwindigkeit von 160 km/st erreichen. *Gordon Wilkins*

Selbstbedienungs-Tanksäulen

In der Schweiz und den USA gibt es seit einiger Zeit Selbstbedienungs-Tanksäulen, die sich besonders für Garagen und für größere Betriebe eignen. Die Tanksäulen sind mit bis zu 25 Nebenzählwerken ausgestattet. Der Kunde erhält einen Schlüssel, den er in das zugehörige Zählwerk steckt. Damit ist die Pumpe betriebsfähig und die entnommene Treibstoffmenge wird genau registriert. Die über die Nebenzählwerke registrierten Mengen werden außerdem in einem Hauptzählwerk zusammengezogen, so daß eine absolut sichere Kontrolle möglich ist.

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Oberbayern

Grainau (Zugspitzdorf)

Hotel Post. Ruh. Lage. *Der* Ausgangsp. f. Zugspitzfahrt. ADAC-Vertragshotel. Garagen.

Mittenwald

Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209. Skigelände. J. Kemser.

Württemberg

Stuttgart

Das neuerbaute Hotel Eiss an der Autobahnausf. Stuttg.-West. Kürz. Zuf. z. Stadtm. In herrl. Grünl. 40 B. 20 Gar. Gr. Parkpl. Tel. 691. Bes. Rich. Eiss

Südtirol DOLOMITEN Trentino

Sterzing, Vipiteno

Parkhotel Stötter. ADAC-Hotel. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Brunico - Bruneck, Pustertal

Hotel Post. Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Pension „Bacher-Astoria" neuerbaut i. Tiroler Stil, 40 Bett., völl. Ruhe, Garag., Liegew.

Toblach/Dobbiaco Eingangstor zu den Dolomiten. 1243 m

Hotel Cristallo - II. Kat. - ruhige sonnige Lage - Weinstube - geh. Garage - Bes.: Walch.

Brixen

Gasthof „Goldene Rose" gutbürg. Haus, Zim. i. Tirolerstil, Rest., Parkpl. a. Dompl., Bes.: Mader.

Waidbruck, Ponte Gardena

Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

San Martino di Castrozza — Dolomiten

Grand Hotel des Alpes, II. Kat. Familien-Hs., all. Komf., Gar., Lift, Dancing. Bes. D. Toffol, Tel. 7

Bozen, 265 mtr.

Hotel Centrale völlig renoviert, Restaurant, Bierstube, beste Betreuung unter deutscher fachmännischer Leitung.

Restaurant Gambrinus a. Walterpl., f. Feinschm., mäß. Preis. dtschsp. Bes: G. Germani.

Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Meran

Hotel Cremona-Ritz, das ruh. Haus a. d. Kurpromenade, Garten, Garage - mäßige Preise.

Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

Italien

Venedig

Hotel Germania & de la Gare am Canale Grande. Nähe Hauptgarage u. Bahnhof

Lido Venedig

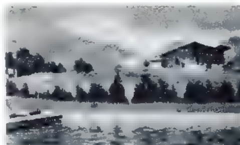
Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rom

Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee

Kaldor's Hotel „Casa Beust", altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage, Telefon Riva 51-11



Santa Christina Grödnertal. Im Wunderland der Dolomiten
Sporthotel Monte Pana 1700 mtr., schneesicher Dezember bis einschl. April, Ski- und Sessellifte, Schwimmbad, Höhensonne, 100 B. Mod. Tel. 61-28.
Ortisei - St. Ulrich Grödnertal 1236 mtr.
Schwesterhaus **Dolomitenhotel Madonna** 1952/4 total renov. Tel. 62-07.
Mahlzeiten können oben wie unten eingen. werden. Bes. Fam. Kerschbaumer

Neue Bücher

Das Autobuch

Von Carl Benz bis Ferdinand Porsche. Herausgeber: Dr. Franz Burda, Redaktion und Texte: Hans Adam Faerber. Burda Druck und Verlag, Offenburg/Baden. In Ganzleinen, 352 Seiten im Großformat mit 1000 Bildern. DM 29.80.

Der durch seine großen Bildbände über den 2. Weltkrieg, den Motorflug und die „Nie vergessene Heimat" bekannte Burda-Verlag hat sich das anspruchsvolle Ziel gesetzt, einen entsprechenden Bildband dem Auto und allen damit zusammenhängenden Problemen von den Anfängen bis heute zu widmen. Das eigentliche Thema dieses Buches ist das Zeitalter der Motorisierung, und in diesem Beginnen stellt es ein ausgezeichnetes Dokumentenwerk dar, das die Entwicklung in allen ihren Wegen getreulich und höchst interessant aufzeigt. Gerade der jetzigen Generation, der die Entwicklungsstufen dieses Gebietes vor und nach dem 1. Weltkrieg weitgehend unbekannt sind, zeigt der Bildband mit seinen teilweise einmaligen historischen Fotos die Zusammenhänge auf, die zum Verstehen des Heute notwendig sind. Vermutlich war die Sichtung des umfangreichen Materials nicht immer ganz einfach, und es blieb nicht aus, daß sich hier und da Fehler eingeschlichen haben, die den Eindruck von Laienhaftigkeit hervorrufen. Etwa, wenn auf der Seite „Hansa-Tradition" zu einem Foto einer mit Krims-Krams überladenen Borgward-Isabella im Bildtext gesagt wird: „Borgward-Isabella . . . wieder einmal ein Wagen mit Drahtspeichenrädern." Und das, weil entsprechende Attrappen auf die Felgen geklebt sind. Für die Zusammenstellung und Betextung des modernen Teils dieses Buches hätte es der kundigen Hand eines Kenners bedurft, und da ein Bildband dieser Art keine aktuellen Ambitionen zu besitzten braucht, wäre es wohl zweckmäßiger gewesen, auf die Darstellung der modernen Personenwagen ganz zu verzichten, als halbe Wahrheiten zu verzapfen, die jeden Auto-Interessierten nur verdrießen. Der große Wert des „Autobuches" liegt in seinem historisch-dokumentarischen Teil der Entwicklung bis 1939, der ungefähr ⅔ seines Umfanges ausmacht. *H. U. W.*

Schiene und Straße 1956

Herausgegeben von Prof. Leo Brandt, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag GmbH., Dortmund. 6. Jahrgang, 280 Seiten Kunstdruckpapier DIN A 4, gebunden DM 6.—.

Vornehmlich den Zwecken staatlicher Repräsentation dienend, geht der 6. Band des Jahrbuches „Schiene und Straße" auf die bestehende Problematik nur sehr allgemein ein. Er enthält aber eine ganze Anzahl fachlich guter Aufsätze über die verschiedenartigen Fragen der Verkehrswirtschaft, und man kann beruhigt feststellen, daß seitens der Straßen- und Brückenbauingenieure und der einschlägigen Industrie schon einiges getan wird. Warum es trotzdem nicht recht weitergeht, wird einem klar, wenn man in dieser doch immerhin einigermaßen kompetenten Veröffentlichung in unmittelbarer Nachbarschaft hervorragender Fachbeiträge auch dem Heidelberger Professor K. H. Bauer (siehe Heft 21, S. 43) mit seinen Geschwindigkeitsbegrenzungstheorien wieder begegnet. An den Fachleuten liegt es nicht. *R. S.*

Staat und Polizei

Vorträge im Rahmen der Arbeitstagung „Woche der Polizei", veranstaltet von der Gewerkschaft ÖTV in Mosbach (Baden) im Mai 1955. Herausgegeben von der Gewerkschaft ÖTV, Stuttgart N, Rote Straße 2 a. 180 Seiten, Kunstledereinband 3.90 DM, brosch. 2.95 DM.

Das Verhältnis zwischen Staat und Polizei hat in der Vergangenheit mancherlei Wandlungen durchmachen müssen. Die auf der Arbeitstagung der Gewerkschaft ÖTV in Mosbach 1955 gehaltenen Vorträge sind darum auch für die Allgemeinheit interessant, zumal sie sich durchweg um eine objektive und positive Beurteilung bemühen. *R. S.*

AEG-Hilfsbuch

für elektrische Licht- und Kraftanlagen, herausgegeben von der AEG Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin-Grunewald, Hohenzollerndamm 150. 7. Auflage 1956, 716 Seiten DIN A 5.

Die Neuauflage des AEG-Hilfsbuches wurde notwendig, da die Ende 1952 erschienene 6. Auflage schon längere Zeit vergriffen ist. Selbstverständlich entspricht die Neuauflage dem jüngsten Stand der Technik. Hauptinhalt des Buches ist die Starkstromtechnik, während das Fernmeldewesen nur insoweit behandelt ist, als sie diese berührt. Im wesentlichen beibehalten wurde die Aufteilung des Stoffes: Strom-Erzeugen, Umspannen, Umformen, Schalten, Sichern, Messen, Zählen, Fortleiten und Verbrauchen. Hinzugekommen ist ein Abschnitt über Regelungstechnik, der die verschiedenen Reglerarten behandelt und Beispiele für ihre Anwendung bringt.

Mineralölsteuer und Mineralölzoll

Kommentar zum Mineralölsteuergesetz und zu den einschlägigen Vorschriften des Zolltarifs mit sämtlichen Durchführungsbestimmungen 2. Auflage, neu bearbeitet und erläutert von Regierungsdirektor Walter Schädel, Bonn. Verlag Franz Vahlen G.m.b.H., Berlin—Frankfurt/M. 236 Seiten DIN A 5, Ganzleinen DM 12.—.

Billiger u. schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in das AUTO MOTOR UND SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT“

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Hier ausschneiden!

An — Bestellzettel

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE G.M.B.H.

Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text .... × gemäß obenstehendem Angebot auf:

....

....

....

....

....

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse - unter Chiffre-erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr. ....

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)

Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf

Kennzifferanzeigen

bei Zuschriften auf

Chiffreanzeigen

bei Bewerbungen auf

Stellenangebote

bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen

wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!

Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 1900 Super (2000 ccm), 4türige Limousine, Ende 1954 erstmals zugelassen, ca. 40 000 km, Weber-Doppelvergaser, bes. rasantes Fahrzeug, mit allen nur erdenkl. Extras, DM 9400.—. Angebote unter 5428 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 3953/1353

BMW

BMW Sport, 2-Zylinder, 20 000 km, unfallfrei, neuwertig, gepflegt, Standort Mainz. Besichtigung nur nach Vereinbarung. Dr. Stratemeyer, Mainz-Gonsenheim, Nothelferstraße 21. 3943/1352

BMW-Motor 3/20, komplett mit Getriebe, 0,7 Ltr., Baujahr 1934, zu verkaufen. G. Höfle, Geislingen (Steige), Achalmstraße 39. 3958/1354

BMW 327/28, Sportcabrio, stratoblau, ff. im Zustand, 98 PS, Spezialnockenw., Spitze 170, Dauer 156 (gestoppt), Schnellganggetriebe, Motor 5000 km gelaufen. Nach Wunsch zusätzl. auch 55 PS-Motor, zu verkaufen. Angebote unter 5433 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 3969/1354

Gelegenheit: BMW-Dixi, Zweisitzer, 750 ccm, Baujahr 1932, an Bastler oder Liebhaber preisgünstig abzugeben. Angebote unter 5432 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 3968/1354

BMW 503, Coupé 56, grau/weiß, 9000 km; BMW 501/8, Lim. 55, schw., 24 900 km; BMW 501/8, 55 rot/beige, 21 500 km; BMW 501/6, Limousine 55, grau, 37 000 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53—55, Tel. 1 07 06. 3962/1354

FIAT

Fiat 1100 TV, Tourensportlimousine, 50 PS, 140 km/st, Bauj. 56, mit Abarth-Auspuffanlage und verschiedenen Extras, ca. 8000 km gelaufen, Lackierung schwarz/rot, wegen Anschaffung eines großen Fahrzeuges günstig abzugeben. Krim, Hamburg 21, Kanalstr. 2/4. 3959/1354

Kollektor Abarth mit 2 Vergasern, komplett, für Fiat 500 c zu verkaufen, Preis DM 250.—. Eike Fontanelle, Heidelberg, Hauptstr. 69, Tel. 2 60 37. 3972/1355

KARMANN-GHIA

Ghia-Coupé, wenig gelaufen, gegen Kasse bis DM 4500 gesucht. Genaue Beschreibung erbeten unter 5429 an „das AUTO, MOTOR und SPORT“, Stuttgart, Postfach 1042. 3954/1355

Karmann-Ghia, auch unfallbeschäd., gesucht. Autohaus H. H. Hespen, Bremen, Contrescarpe 120. 3956/1353

LANCIA

Lancia-Aurelia, 1,9 Ltr., allererste Verfassung, Spitze ca. 160 km, mit Garantie. Lancia-Generalvertretung, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5, Tel. 3 67 67. 3945/1353

MERCEDES

Mercedes 300 S Coupé

schw. m. Bremshelf u. kompl. Zubehör, unfallfrei, absolut neuw., DM 15.200,—.

Merz & Pabst · Stuttgart

Kronenstr. 6, Tel. 90692 3955/1353

Mercedes 190 SL, 15 800 km gefahren, zu verkaufen. Kurt Eigenbrodt, Ffm.-Nied., Holzlachstr. 11. 3951/1353

Mercedes 300 SL, 55, blau, 26 500 km; Merc. 190 SL, Bj. 56, Coupé mit Faltverdeck, blau/grau, 27 000 km; Merc. 190 SL, 55, silber, 23 000 km; Mercedes 300 S-Cabrio, -Coupé u. -Roadster; Merc. 220 A- und 170 SA-Cabrios; Mercedes 300 b, 54, schwarz, DM 7000.—. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53—55, Telefon 1 07 06. 3963/1354

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.

403 Peugeot

KREFELD

Ostwall 103-105

KUNDENDIENST und ERSATZTEILLÄGER an allen größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

Wir suchen zum baldmöglichen Antritt einen

stellvertretenden Leiter des Ersatzteilwesens

Wir legen Wert auf eine jüngere tüchtige Fachkraft mit abgeschlossener Berufsausbildung, möglichst als techn. Kaufmann, die sich in unserem Werk eine gut dotierte Lebensstellung erarbeiten will.
Der Bewerber muß auch befähigt sein, den Abteilungsleiter während dessen Abwesenheit zu vertreten und etwa 20 Mitarbeitern vorzustehen.
Herren aus dem Landmaschinen- und Kraftfahrzeugfach werden bevorzugt.
Unser umfangreiches Ersatzteilgeschäft umfaßt die Betreuung fast aller Länder der Erde. Englische Sprachkenntnisse sind deshalb erwünscht.
Vollständige Bewerbungsunterlagen mit Lichtbild, Lebenslauf und Zeugnisabschriften erbittet unter Angabe von Referenzen und Gehaltsanspruch

MASSEY-HARRIS-FERGUSON GMBH, Köln-Westhoven, Personalabteilung 3960/1354



Froh die Fahrt genießen

Oft aber verderben Schmerzen uns die ganze Freude. 1–2 Tabletten Temagin helfen zuverlässig bei Kopf- u. Zahnschmerzen und geben schnell einen klaren Kopf.

Temagin

In allen Apotheken erhältlich · 10 Tabletten DM 0.95; 20 Tabletten DM 1.70

JDEAL

Bordsteintaster D.B.G.M.
Für alle Wagen und Mobile
Alleinhersteller:
G. EICHENWALD · NEUSS-RH

PEUGEOT

Peugeot 403, 1,5 Ltr., Mod. 56, 18 500 km, mit Schiebedach, Abarth-Anl., von Privat zu verkaufen. Preis DM 6500.—. Angeb. unter 5427 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3952/1353

PORSCHE

Porsche 1500,
Baujahr 53, Synchrongetr., Radio, Schlafsitze, Nebellampe, Fanfaren, metallsilberblau, Mot. n. Überholg. 3000 km, neue Rekordreifen. DM 6.500,—.
P. Bittorf, Bad Wildungen, Tel. 381. 3957/1353

Porsche-Spyder 55, silber, 12 000 km; Porsche-Speedster 55, rot, DM 7500.—; Porsche 1,5 Ltr. Coupé 55, grün, 8800 km; Porsche 1,3/1,5 Ltr. Coupés und Cabrios. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53—55, Telefon 1 07 06. 3965/1354

SIMCA

Gelegenheitskauf. Simca-Limousine, 4Sitzer, Baujahr 1955, 1,2 Ltr., 13 000 km, schwarz mit grau, DM 4900.—. Autohaus Franz Speck, Freiburg (Brsg.), Habsburger Straße 99, Tel. 51 17 und 82 83. 3949/1353

SPORTWAGEN

Gelegenheitskauf. Austin-Healey, Bauj. 1956, 10 000 km, in erstklassigem Zustand. Autohaus Franz Speck, Freiburg (Brsg.), Habsburgerstraße 99, Tel. 51 17 und 82 83. 3948/1353

VW

VW-Kübel- u. Schwimmwagen, in gutem Zustand, verkauft. Grüneberg, Holzminden, Sollingstr. 72. 3950/1353

WOHNWAGEN

Dethleffs-Wohnwagen jetzt bestellen! Jetzt können Sonderwünsche berücksichtigt werden. Dethleffs Wohnwagenwerk, Isny (Allgäu). 3946/1353

VERSCHIEDENE

Ford-Thunderbird 55, rot, 28 000 km; Chevrolet-Corvette, Sportroadster, weiß; Lincoln-Premiere-Cabrio 56, 28 000 km; Oldsmobile-Cabrio 55, 28 900 Meilen; Ford-Fairlane 55, zweifarbig, 29 000 km. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53—55, Tel. 1 07 06. 3965/1354

* STELLENANGEBOTE *

Gesucht
2-3 Stahlbau- oder Blechschlosser
Wenn möglich mit Erfahrung in der Verarbeitung von rostfreien Stählen.
E. Eigenmann, Apparate- und Maschinenbau
St. Georgenstraße 160, **St. Gallen, Schweiz**
Telephon 071 22 86 93. 3970/1354

* STELLENGESUCHE *

Suche Dauerstellung als Fahrer. Kl. III, ab 1. 1. 57, mit Zimmer. Angebote unter 5431 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3967/1345

* VERTRETUNGEN *

Vertretung interessanter Artikel für Tankstellen und Reparaturwerkstätten in Südbaden, Südwürttemberg od. Allgäu gesucht. Angebote unter 5430 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3961/1354

VERSCHIEDENES

Vorbereitung zur Fahrlehrerprüfung
Lehrgangbeginn Mitte Januar. Dauer 3 Monate. Ausbildung jeweils samstags.
FAHRSCHULE AM RING, Nürnberg
Frauentorgraben 43-45, Ruf 24425

X **Teller- und Kegelräder,** Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Telefon 25 22. 3944/1352

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Winterartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Anst. **Miete** a. Teilzhlg.
1 BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 886

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste Fahrlehrerausbildung
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

„D. Frisieren v. 4- u. 2-Takt-Wagenmotor" v. Töff-Töff, DM 2.—. Plog, Hamb. 20, Edgar-Rosstr. 6 III. 3966/1354

Einige echte Mississippi-Krokodile (ausgestopft), Größen ca. 50—75 cm, als Automaskottchen günst. abzugeben. Preis 15—35 DM. Größe angeben, Rückgaberecht. Eilangebote an G. Wagner, Schwenningen a. N. 3931/1351

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

A/588. **Mexiko.** Kraftwagen-Motorenteile. Automechaniker-Werkzeuge. Korrespondenz spanisch u. englisch.
A/589. **Kuba.** Lastkraftwagen-Bereifungen (Mäntel und Schläuche). Korrespondenz spanisch.
A/590. **Finnland.** Auto-Ersatz- u. Zubehörteile. Korrespondenz deutsch.
A/591. **Britisch-Guayana.** Kraftwagen einschl. Zubehör. Korrespondenz englisch.
A/592. **Frankreich.** Neuheiten in Autozubehör und Autowerkzeugen. Korrespondenz französisch.
A/593. **Israel.** Garageneinrichtungen, Kraftwagenersatzteile und -zubehör. Korrespondenz englisch.
A/594. **Jordanien.** Personen- und Lastkraftwagen. Korrespondenz englisch.
A/595. **Neuseeland.** Elektr. Ausrüstungen und Ersatzteile für Kraftwagen. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)
A/596. **Kuba.** LKW-Dieselmotoren, 100 PS und höher. Korrespondenz spanisch.
A/597. **Indien.** Autoteile und Zubehör. Korrespondenz englisch.
A/598. **Indochina.** Personen- und Lastkraftwagen, Karosserieteile und -zubehör aller Art. Korrespondenz französisch.
A/599. **Syrien.** Autozubehör. Korrespond. französisch. (Auch Vertretungen.)
A/600. **Burma.** Autoersatzteile. Korrespond. englisch.
A/601. **Brasilien.** Autoteile. — Verbindung mit Herstellern und Exporteuren gewünscht. Korresp. deutsch.
A/602. **Persischer Golf.** Autozubehörteile, Autoelektrikteile. Korrespondenz englisch.
A/603. **Dänemark.** Automatische Benzinpumpen mit Liter-Zähler und Preisangabe. Interessiert an Pumpen modernster Art, elektr. und für Handgebrauch. Korrespondenz deutsch.
A/604. **Syrien.** Akkumulatoren, Bolzen und Muttern, Gummiwaren, alles für das Auto. Korresp. englisch.
A/605. **Österreich.** Kraftfahrzeug-Ausstattungsmaterial, z. B. Tourenzähler, Abschleppseile mit Patentverschluß, elektr. Benzinsperren, Blendschutz, patentierte Auspuffdüsen, selbstleuchtendes Bandmaterial. Korrespondenz deutsch.
A/606. **Finnland.** Kraftfahrzeuge. Korrespond. deutsch.
A/607. **Irak.** Ersatzteile für Personen- und Lastkraftwagen. Korrespondenz englisch.
A/608. **Jordanien.** Schwere Diesel-Lastkraftwagen, Personenkraftwagen. Korrespondenz englisch.
A/609. **Österreich.** Ersatzteile und Zubehör für Kraftfahrzeuge sowie Werkstätten- und Reparaturbedarf. Korrespondenz deutsch.
A/610. **Portugal.** Zubehör für Kraftwagen. Korrespondenz portugiesisch, englisch, französisch.
A/611. **Großbritannien.** Kraftwagenzubehör. Korrespondenz englisch.
A/612. **Indische Union.** Kraftwagenersatzteile und Zubehör. Korrespondenz englisch.
A/613. **Italien.** Apparate zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit Propangas. Korrespondenz deutsch und italienisch.
A/614. **Jordanien.** Reifen für Personen- und Lastkraftwagen. Korrespondenz englisch.
A/615. **Neuseeland.** Kraftwagenzubehör. Korrespondenz englisch.



Manche sagen **Fahrtschreiber** andere **Tachograph** meinen aber: **VDO**

Die letzte Seite

Der Eisen- und Stahlverbrauch der deutschen Automobilindustrie

1955 verbrauchte die deutsche Automobilindustrie für die Fertigung von Personenwagen 775 000 Tonnen Eisen und Stahl; für Nutzfahrzeuge 510 000 Tonnen und für Ersatzteile, Ausschuß und Unterhaltung der Fertigungsbetriebe 257 000 Tonnen. Also insgesamt 1 542 000 Tonnen Stahl und Eisen, die sich in Karosseriebleche und Formstahl, Profile und Draht, legierte und unlegierte Stahle, Grauguß und Rohre, Stahlguß und Temperguß, Bandeisen und sonstige Walzstahlerzeugnisse aufgliedern.

Um diese Masse zu transportieren — denn irgendwie müssen diese ja aus den Hütten und Walzwerken zu den Automobilfabriken gebracht werden — waren 1542 Güterzüge mit je 50 Waggons zu je 20 Tonnen Tragfähigkeit nötig.



Moment mal – erst wenn ein Auto kommt! Du sollst dich daran gewöhnen, deine Vorrechte wahrzunehmen.

Diese 77 100 20-Tonnen-Waggons würden aneinandergereiht 771 000 Meter lang sein. Das entspricht etwa der Entfernung von Braunschweig nach Salzburg.

Diese Eisen-Stahl-Menge zu einem Draht von 1 qcm Querschnitt ausgewalzt ergibt einen Strang von knapp 2 Millionen Kilometern Länge. Das entspricht dem 50fachen Äquatorumfang!

Walzte man aber diesen Draht zu nur 1 mm Querschnitt aus, so bekäme man die tausendfache Länge.

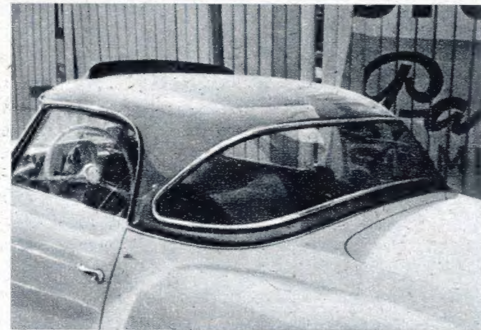
Und das ist gleich der fünftausendfachen Entfernung von der Erde zum Mond oder dreizehnmal von der Erde bis zur Sonne, wozu das Licht — um diesen Weg zurückzulegen — eine Stunde und 48 Minuten bräuchte! *U. S.*

Coupédächer

Ein Coup ist eine Sache, die sich gelohnt hat. Ein Coupé ist eine Sache, die . . . Wir wollen lieber nicht darüber sprechen, denn gerade unter den Coupébesitzern gibt es viele einflußreiche Leute, mit denen wir es nicht verderben wollen. Jedenfalls ist ein Coupé ein Auto, das auf der gleichen Grundfläche, die sonst 4—5 Personen bequeme Beförderungsmöglichkeiten bietet, etwa 2 Leute in beengten Platzverhältnissen unterbringt, den Einstieg oft durch besondere Schikanen erschwert und durch weitgehende Verwendung von Blech an Stellen, wo sonst Fenster sind, die Sicht möglichst verringert. Alle diese Vorteile rechtfertigen dann einen erheblich höheren Preis.

Auf unsern Bildern sind Beispiele zu sehen, wie Besitzer solcher Krönungen der Automobilschöpfung unter gröblicher Mißachtung der von den Herstellern nicht unbekannten Namens für gut befundenen Bauweise das Aussehen ihrer Coupédächer durch eigenmächtige Eingriffe verändert haben. Besonderen Mut bewies hierbei der Eigentümer des Ford-Thunderbird, der sein Fahrzeug mit zwei veritablen Bullaugen versah, wodurch das schnelle und mächtige Auto außer seinem „european look" nun auch noch einen „oceanic look" bekam. Dinge von solcher Kühnheit kamen bisher selbst in den Entwürfen Turiner und Stuttgarter Styler noch nicht vor. Weniger Originalität, aber dafür mehr Erinnerungsvermögen an amerikanische Hardtops schon fast vergessener Baujahre, zeigt das vergrößerte





Heckfenster des 190 SL. In beiden Fällen erweist sich die Berechtigung des alten Sprichworts, daß die Löcher nie besser sein können als der Käse. *rr*

Denksport



Diesen Baum der Erkenntnis findet man in Wiesbaden. Eins scheint uns daran besonders unberechtigt: das Parkverbot. Denn eigentlich müßte doch sogar ein eigener Parkplatz für die Leute eingerichtet werden, die prinzipiell an keinem Verkehrsschild vorbeifahren, ohne seinen Sinn verstanden zu haben. Solche Leute soll es geben.

Dabei ist es doch ganz einfach: Parken ist verboten. 30 km/st müssen gefahren werden. Von 22.00 bis 6.00 Uhr. Das bezieht sich natürlich nur auf die Lastwagen, nicht auf die 30 km/st. Ist doch klar? Und auf die Motorräder. Die haben es besonders schlecht: sie dürfen erstens von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr, zweitens von samstags 14.00 Uhr bis montags 6.00 Uhr und drittens überhaupt nicht durch. Nicht durch, verstehen Sie? Zu den andern Zeiten dürfen sie hinein, aber nicht heraus, oder aber heraus, aber nicht hinein, da ist eben nur Durchfahrt verboten. Nicht wahr, das ist doch gar nicht kompliziert! Man muß es nur wissen.

Übrigens soll es dort jetzt Leute geben, Studenten, die es für Geld erklären. Sie können also ruhig hinfahren nach Wiesbaden. *rr*

das AUTO MOTOR UND SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Belserdruck, Stuttgart, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.





ESSO BENZIN für leistungsstarken, wirtschaftlichen Motorenbetrieb

Nie gab es ein besseres Marken-Benzin!

ESSO EXTRA für außergewöhnliche Ansprüche und Spitzenleistungen

Nie lieferten wir einen klopffesteren Super-Kraftstoff!

Was immer wir bieten: Esso hat's in sich!